Laporan Tahunan 2008 Annual Report

Towards Greater Heights

Garuda Indonesia

Daftar Isi • Table of Contents

1-19 Profil Perusahaan
Corporate Profile

Sekilas Garuda Indonesia
Garuda Indonesia in Brief
1 Tema
Theme
10 Ikhtisar Keuangan & Operasional
Financial & Operational Highlights
12 Peristiwa Penting 2008
2008 Important Events
16 Penghargaan & Sertifikasi
Awards & Certifications
18 Visi, Misi & Nilai-nilai Perusahaan
Vision, Mission & Corporate Values

20-27 Tujuan Kami, Strategi & KPI
Our Goals, Strategies & KPIs

20 Tujuan Perusahaan
Corporate Goals
21 Strategi 2006-2010+
2006-2010+ Corporate Strategy
23 Strategy Map
Strategy Map
24 Program Pokok (Power 8)
Main Program (Power 8)
25 Wildly Important Goals (WIGs)
Wildly Important Goals (WIGs)
27 Key Performance Indicators (KPI) & Pencapaian Tahun 2008
Key Performance Indicators (KPI) & 2008 Achievements

28-45 Laporan Manajemen
Management Report

28 Laporan Dewan Komisaris
Report from the Board of Commissioners
36 Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

46-125 Analisa & Pembahasan Manajemen atas Kinerja Perusahaan
Management Discussion & Analysis of The Company's Performance

48 Tinjauan Industri
Industry Overview
58 Tinjauan Operasional
Overview of Operations
86 Sumber Daya Manusia
Human Resources
94 SBU dan Anak Perusahaan
SBU & Subsidiaries
106 Tinjauan Keuangan
Financial Review

126-171 Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

128 Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

172-185 Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

174 Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

186-187 Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan
Responsibility for Annual Reporting

186 Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan
Responsibility for Annual Reporting

188-266 Laporan Keuangan Konsolidasi
Consolidated Financial Report

191 Pernyataan Direksi PT Garuda Indonesia terhadap Laporan Auditor Independen
Statement of the Board of Directors of PT Garuda Indonesia on the Independent Auditor Report
192 Laporan Auditor Independen
Independent Auditors' Report

267-292 Data Perusahaan
Corporate Data

268 Sejarah
History
272 Profil Manajemen
Management Profile
286 Struktur Organisasi
Organization Structure
287 Pejabat Senior
Key Personnel
288 Armada
Fleet
289 Alamat Kantor Cabang
Branch Office
291 Daftar Istilah
Glossary

Sekilas Garuda Indonesia • Garuda Indonesia in Brief

PT Garuda Indonesia (Persero) merupakan maskapai penerbangan pertama dan terbesar di Indonesia yang kini melayani lebih dari 50 rute destinasi domestik dan internasional. Sepanjang pengabdiannya selama 59 tahun, Garuda Indonesia telah mengarahkan diri sebagai penyedia jasa utama dan terlengkap untuk perjalanan udara serta pengiriman kargo. Pada tahun 2008, Garuda Indonesia mampu melayani lebih dari 10 juta pelanggan dalam 90.000 penerbangan dengan didukung oleh 5.548 orang pegawai.

Berkantor pusat di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, armada pesawat hingga akhir 2008 berjumlah 54 pesawat, yang terdiri dari: 3 pesawat jenis B-747-400, 6 pesawat jenis A-330-300 dan 45 pesawat jenis B-737 (seri 300, 400, 500 & 800). Per 31 Desember 2008 pemegang saham PT Garuda Indonesia (Persero) adalah Pemerintah Republik Indonesia (96%), PT Angkasa Pura I (1,52%) dan PT Angkasa Pura II (2,48%).

Keunggulan Garuda Indonesia digenapi dengan kehadiran 4 anak perusahaannya yang berfokus pada produk/jasa pendukung bisnis induk yaitu PT Aerowisata, PT Abacus DSI, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia dan PT Lufthansa Systems Indonesia.

PT Garuda Indonesia (Persero) is the first and largest carrier in Indonesia that currently serves more than 50 domestic and international destination routes. Throughout its 59 years of service, Garuda Indonesia has projected itself as the main comprehensive service provider for air travelers and air cargo shippers. In 2008, Garuda Indonesia serves around 90,000 flights and more than 10 million passengers with the support of 5,548 employees.

With its head office at Soekarno-Hatta International Airport, at the end of 2008 the total fleet owned by the Company consisted of 54 airplanes, comprising: 3 B-747-400s, 6 A-330-300s and 45 B-737s (300, 400, 500 & 800 series). As of 31 December 2008, the shareholders of PT Garuda Indonesia (Persero) were the Government of the Republic of Indonesia (96%), PT Angkasa Pura I (1.52%) and PT Angkasa Pura II (2.48%).

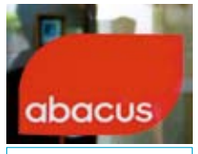
The excellence of Garuda Indonesia is complemented by its 4 subsidiaries, each focused on underlying products/services to support their holding company namely PT Aerowisata, PT Abacus DSI, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia and PT Lufthansa Systems Indonesia.

Anak Perusahaan • Subsidiaries

Laba Bersih Net Income
Rp 78 miliar billion

PT Aerowisata (Aerowisata)
- **Berdiri**: tahun 1993
- **Saham Garuda Indonesia**: 99,99%*)
- **Bidang Usaha**: jasa pariwisata dan *hospitality* antara lain di bidang perhotelan, jasa boga, jasa transportasi darat dan keagenan serta *tours & travel*.

PT Aerowisata (Aerowisata)
- **Established**: 1993
- **Garuda Indonesia's shares**: 99.99%*)
- **Business line**: tourism and hospitality services e.g. hotel, catering, land transportation, travel agents and tours & travel.



Laba Bersih Net Income
Rp 2,9 miliar billion

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (Abacus DSI)
- **Berdiri**: tahun 1996
- **Saham Garuda Indonesia**: 95%*)
- **Bidang Usaha**: jasa teknologi informasi dan komunikasi dengan GDS (Global Distribution Systems), yang meliputi jasa sistem komputerisasi reservasi, rental perangkat komputer untuk biro perjalanan dan pelatihan karyawan serta penyediaan *personnel* untuk mengoperasikan Computerized Reservation Systems (CRS).

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (Abacus DSI)
- **Established**: 1996
- **Garuda Indonesia's shares**: 95%*)
- **Business line**: information technology services with GDS (Global Distribution Systems) consisting of computerized reservation system, computer rental to the travel bureaus and their employees' training as well as providing personnel to operate Computerized Reservation Systems (CRS).

Laba Bersih Net Income
Rp 67,6 miliar billion

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)
- **Berdiri**: tahun 2002
- **Saham Garuda Indonesia**: 99%*)
- **Bidang Usaha**: jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang termasuk *engine* dan komponennya.

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)
- **Established**: 2002
- **Garuda Indonesia's shares**: 99%*)
- **Business line**: aircraft repair and maintenance services and other related services, including engines and components.

Laba Bersih Net Income
Rp 15,1 miliar billion

PT Lufthansa Systems Indonesia (LSI)
- **Berdiri**: tahun 2005
- **Saham Garuda Indonesia**: 51%*)
- **Bidang Usaha**: jasa konsultasi dan rekayasa sistem teknologi informasi serta pemeliharaan untuk perusahaan penerbangan dan industri lain.

PT Lufthansa Systems Indonesia (LSI)
- **Established**: 2005
- **Garuda Indonesia's shares**: 51%*)
- **Business line**: information technology consulting, engineering and maintenance services for airlines and other industries.

*) per 31 Desember 2008 per 31 December 2008

Sekilas Kinerja • Performance Highlights

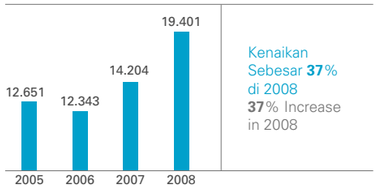
Laporan Keuangan (dalam Juta Rupiah) Financial Statements (in Million Rupiah)*

	2008	2007**	2006	2005
Pendapatan Usaha Operating Revenues	19.400.598	14.203.962	12.343.168	12.650.699
Beban Usaha Operating Expenses	18.213.704	13.982.763	12.721.895	13.318.770
Laba (Rugi) Usaha Income (Loss) from Operations	1.186.894	221.199	(378.727)	(668.072)
Penghasilan (Beban) Lain-lain Other Income (Expenses)	(411.074)	(119.748)	251.797	(16.742)
Penghasilan (Beban) Pajak Tax Income (Expenses)	(96.711)	(29.874)	(69.364)	(3.750)
Hak Minoritas Minority Interests	(9.639)	(11.391)	(784)	98
Laba (Rugi) Bersih Net Income (Loss)	**669.471**	60.186	(197.077)	(688.466)

* Laporan keuangan konsolidasi diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto Amir Jusuf & Mawar, member firm of RSM International
Consolidated Financial Statements audited by Public Accountant Firm Aryanto Amir Jusuf & Mawar, member firm of RSM International

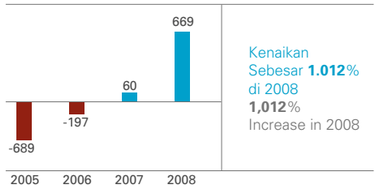
** Disajikan kembali sesuai PSAK 30 (Revisi 2007)
Restated based on Accounting Principles Generally Accepted in Indonesia/PSAK 30 (Revised in 2007)

Pendapatan Usaha (dalam Miliar Rupiah)
Operating Revenues (in Billion Rupiah)



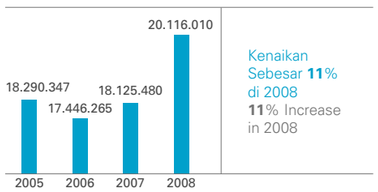
Kenaikan Sebesar **37**% di 2008
37% Increase in 2008

Laba Bersih (dalam Miliar Rupiah)
Net Income (in Billion Rupiah)



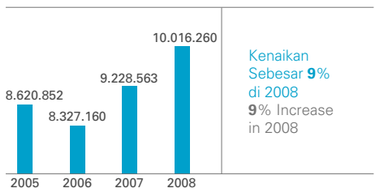
Kenaikan Sebesar **1.012**% di 2008
1,012% Increase in 2008

Available Seat Kilometer (ASK)
Penerbangan Mainbrand (dalam Ribuan)
Available Seat Kilometer (ASK)
Mainbrand Flights (in Thousand)



Kenaikan Sebesar **11**% di 2008
11% Increase in 2008

Jumlah Penumpang
Penerbangan Mainbrand (dalam Ribuan)
Total Passengers
Mainbrand Flights (in Thousand)



Kenaikan Sebesar **9**% di 2008
9% Increase in 2008

Notasi dalam semua tabel dan grafik menggunakan bahasa Indonesia.
Numerical notations in all tables and graphs are in Indonesian.

Seat Load Factor;

76,5%

halaman page **71**

Passenger Yield;

USCents 9,5

halaman page **71**

Revenue Passenger Kilometer;

15.395 juta million

halaman page **72**

Utilisasi Pesawat
Aircraft Utilization

9:50 hours/day Jam/hari

halaman page **74**

On Time Performance;

83,85%

halaman page **76**

Tonase Kargo Diangkut
Freight Tonne Carried

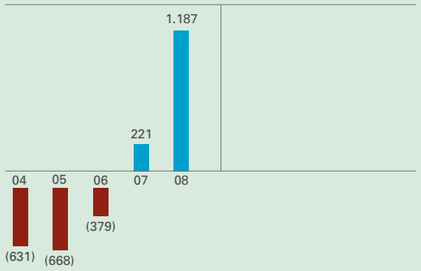
146.374 ton tons

halaman page **97**

Garuda Indonesia kini berada pada tahap *turnaround*, di atas landasan kokoh yang telah dibangun sejak beberapa tahun lalu. Di tahun 2008, momentum transformasi Garuda Indonesia berlanjut dengan upaya-upaya peningkatan keselamatan penerbangan, kualitas pelayanan kepada penumpang, serta peremajaan armada, membuka cakrawala yang lebih luas dengan berbagai peluang pertumbuhan.

Garuda Indonesia is now in a turnaround phase, standing on the strong fundamentals built over the last couple of years. In 2008, the momentum of Garuda Indonesia's transformation was sustained through efforts to improve flight safety, service excellence, and fleet revitalization, opening a wider horizon with numerous growth opportunities.

Laba (Rugi) Usaha (2004-2008) (dalam Miliar Rupiah)
Income (Loss) from Operations (2004-2008) (in Billion Rupiah)



Laba Usaha 2008
Income from Operations

Rp **1.186,9** **miliar**
billion

Meningkatkan Laba Usaha Secara Signifikan

Increasing Net Income Significantly

- **Restrukturisasi Keuangan** • Financial Restructuring

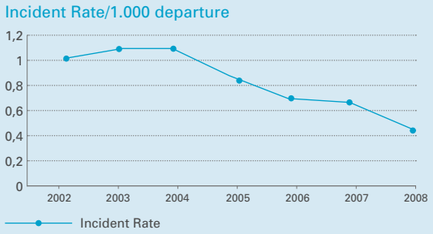
  Untuk mencapai pertumbuhan yang berkesinambungan di tahun 2010, sejak tiga tahun terakhir program restrukturisasi keuangan yang terdiri dari restrukturisasi hutang, efisiensi biaya serta optimalisasi pendapatan telah menghasilkan pencapaian signifikan. Hal ini tercermin dari meningkatnya laba usaha hingga mencapai 437% dari tahun 2007 ke tahun 2008.

  To achieve a sustainable growth in 2010, the financial restructuring program comprising debt restructuring, cost efficiency and revenue optimalization have delivered significant achievements over the last three years. These have been reflected in the increase in income from operations of 437% from 2007 to 2008.

- **Yield Management**

  Salah satu kunci sukses dalam pencapaian Garuda adalah pengelolaan pendapatan *(revenue management)*. Dengan adanya fluktuasi harga minyak serta persaingan yang semakin tinggi, Garuda Indonesia memperkuat pengelolaan pendapatan yang pada dasarnya merupakan pengelolaan antara penetapan harga *(pricing)* dan pengoptimalan kapasitas yang ada *(seat load factor)*.

  One of the key factors contributing to Garuda's achievements is revenue management. With the fluctuation in oil prices and more intense competition, Garuda Indonesia has strengthened its revenue management by managing the right balance between pricing and seat load factor.



Meningkatkan Aspek Keselamatan dan Kenyamanan

Enhancing Safety and Convenience

- **IOSA Certification**

  Setelah melalui proses yang cukup panjang, Garuda Indonesia berhasil meraih *IATA Operational Safety Audit* (IOSA) Certification yang merupakan sertifikasi tingkat dunia terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan yang telah terakreditasi secara internasional. Garuda menjadi maskapai pertama dan satu-satunya dari Indonesia yang memiliki sertifikasi IOSA ini.

  After a long process, Garuda Indonesia has finally been successful in attaining IATA Operational Safety Audit (IOSA) Certification, which is an internationally accredited certification for aviation safety and security. Garuda becomes the first and only airline in Indonesian with an IOSA certification.

- **Incident Rate (2002-2008)**

  Upaya meningkatkan keselamatan penerbangan juga bisa diukur dari tingkat *Incident Rate*. Berdasarkan data sejak tahun 2002 hingga 2008, tren *Incident Rate* menunjukkan penurunan. *Incident Rate* tahun 2008 adalah 0,41/ 1.000 departure, yang terendah dibandingkan tahun-tahun sebelumnya.

  The efforts to improve its flight safety can also be measured from the incident rate level. The data from 2002 to 2008 shows a decreasing trend in the Incident Rate, with 2008's rate of 0.41/1.000 departure the lowest compared to the previous years.

Level **3+**

Menyediakan Layanan Kelas Dunia

Providing World Class Service

- **Skytrax**

  Berdasarkan data Skytrax 2008 Garuda secara menyeluruh telah dikelompokkan pada level 3 Star Airline. Beberapa layanan dan produk bahkan sudah ada yang mencapai level 4 Star *Airline*. Garuda Indonesia akan terus berupaya meningkatkan level Skytrax agar bisa mencapai level 4 Star penuh pada tahun 2009.

  Based on the Skytrax's 2008 data, Garuda received an overall category as a 3 Star Airline. Several services and products have been awarded a 4 Star Airline rating. Garuda Indonesia will strive to increase its Skytrax rating to achieve an overall 4 Star level in 2009.

- **Customer Centricity**

  Sosialisasi tata nilai Perusahaan sebagai perusahaan yang terpusat pada pelanggan telah diterapkan secara formal dan non-formal. Selain sebagai bagian dari budaya perusahaan, peningkatan pelayanan telah terkait dengan sistem sumber daya manusia yang mengatur program pelatihan, rekrutmen hingga penilaian kinerja karyawan.

  The socialization of Company's values as a customer-centric company has been implemented in both formal and non-formal ways. Other than being a part of corporate culture, the service enhancement has been linked with the human resource system that manages the training programs, recruitment and assessment of employees' performance.

Menciptakan Citra Perusahaan yang Kuat

Creating a Solid Corporate Image

- **Berbagai Penghargaan Eksternal** • Numerous External Accolades

  Upaya-upaya yang telah dilakukan Garuda Indonesia dalam meraih berbagai sasaran usaha turut membantu menciptakan citra Perusahaan yang kuat. Hal ini tercermin dari berbagai penghargaan seperti Best Brand Award dan Indonesia's Most Admired Companies.

  A number of efforts carried out by Garuda Indonesia to attain its business targets have also contributed to creating a strong corporate image. This is reflected in the various accolades Garuda has received, such as Best Brand Award and Indonesia's Most Admired Companies.

- **Kepedulian Perusahaan** • Corporate Care

  Sebagai maskapai nasional, kami juga berkomitmen untuk selalu bertanggung jawab melakukan berbagai macam program sosial di tanah air. Inilah salah satu bentuk kepedulian dan pengabdian kami kepada negeri yang telah memberikan begitu banyak inspirasi bagi kami.

  As a national airline, we are also responsible for conducting a range of social programs in the country. This is just one way of showing our appreciation for a country that has greatly inspired us through our care and services.

Ikhtisar Keuangan & Operasional • Financial & Operational Highlights

PT Garuda Indonesia (Persero) & Anak Perusahaan (dalam Juta Rupiah)
PT Garuda Indonesia (Persero) & Subsidiaries (in Million Rupiah)

	2008	2007	2006	2005	2004
Jumlah Pendapatan Usaha Total Operating Revenues	19.400.598,1	14.203.962,0	12.343.167,6	12.650.698,5	11.011.808,8
Jumlah Beban Usaha Total Operating Expenses	18.213.703,8	13.982.762,8	12.721.894,6	13.318.770,0	11.643.044,5
Laba (Rugi) dari Usaha Income (Loss) from Operations	1.186.894,3	221.199,1	(378.727,0)	(668.071,5)	(631.235,7)
Penghasilan (Beban) lain-lain - Bersih Other Income (Expenses) - Net	(411.074,2)	(119.747,9)	251.797,4	(16.742,1)	(117.692,5)
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Income (Loss) Before Tax	775.820,1	101.451,2	(126.929,5)	(684.813,6)	(748.928,2)
Beban Pajak Tax Expenses	(96.710,7)	(29.874,3)	(69.363,6)	(3.750,4)	(61.997,1)
Laba (Rugi) Sebelum Hak Minoritas Income (Loss) Before Minority Interests	679.109,4	71.576,9	(196.293,1)	(688.564,1)	(810.925,3)
Hak Minoritas Minority Interests	(9.638,6)	(11.391,0)	(783,7)	97,6	(387,1)
Laba (Rugi) Bersih Net Income (Loss)	669.470,8	60.185,9	(197.076,8)	(688.466,4)	(811.312,4)
Jumlah Aset Lancar Total Current Assets	4.798.917,0	5.441.237,9	3.620.683,2	3.119.396,2	3.678.501,7
Jumlah Aset Tidak Lancar Total Non Current Assets	8.271.144,2	4.794.180,9	4.454.894,8	4.598.023,2	4.576.589,6
Jumlah Aset Total Assets	13.070.061,2	10.235.418,8	8.075.578,0	7.717.419,3	8.255.091,3
Jumlah Kewajiban Lancar Total Current Liabilities	6.070.185,7	6.247.083,1	5.280.140,4	4.879.233,5	4.189.854,7
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar Total Non Current Liabilities	6.698.004,1	6.242.438,2	2.045.262,5	2.383.172,1	2.856.740,3
Hak Minoritas Minority Rights	47.242,1	37.204,1	(912,7)	(1.583,9)	(1.241,0)
Modal Dasar Authorized Capital	15.000.000,0	11.540.076,0	11.540.076,0	11.540.076,0	11.540.076,0
Modal Sebelum Ditempatkan Capital Not Subscribed	6.847.371,0	4.387.447,0	(4.713.512,0)	(4.713.512,0)	(4.713.512,0)
Modal Ditempatkan dan Disetor Issued and Paid Up Capital	8.152.629,0	7.152.629,0	6.826.564,0	6.826.564,0	6.826.564,0
Tambahan Modal Disetor Additional Paid-in Capital	8.402,1	8.402,1	8.402,1	8.402,1	8.402,1
Surplus Revaluasi Revaluation Surplus	1.507.859,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Dana Setoran Modal Paid-in Capital Fund	0,0	1.000.000,0	500.000,0	-	-
Keuntungan Belum Direalisasi Atas Efek Tersedia Untuk Dijual Unrealized Gain on Available for Sale Securities	0,0	-	-	-	50.994,2
Selisih Kurs karena Penjabaran Laporan Keuangan Translation Adjustments	4.529,8	3.675,0	4.477,9	4.723,6	4.825,0
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries	384.588,8	3.996,6	3.996,6	3.996,6	6.214,9
Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi Atas Transaksi Lindung Nilai Arus Kas Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge	(10.782,7)	664,3	(364,1)	(655,6)	(485,6)
Akumulasi Rugi Accumulated Loss	(9.792.597,2)	(10.460.673,6)	(6.591.988,6)	(6.386.433,1)	(5.686.777,2)
Jumlah Ekuitas Total Shareholders' Equity	254.629,3	(2.291.306,6)	751.087,8	456.597,6	1.209.737,3
Jumlah Kewajiban, Hak Minoritas dan Ekuitas Total Liabilities, Minority Interests and Shareholders' Equity	13.070.061,2	10.235.418,8	8.075.578,0	7.717.419,3	8.255.091,3
Arus Kas dari Aktivitas Operasi Cash Flows from Operating Activities	1.384.264,5	592.905,7	(492.954,4)	(63.617,0)	750.149,8

RASIO RATIO

Marjin EBITDA (%) EBITDA Margin (%)	8,02	5,17	3,24	-0,97	-1,65
Marjin Laba Usaha (%) Operating Income Margin (%)	6,12	1,56	-3,07	-5,28	-5,73
Marjin Laba Bersih (%) Net Income Margin (%)	3,45	0,42	-1,60	-5,44	-7,37
Tingkat Pengembalian Aktiva (%) ROA (%)	5,12	0,59	-2,44	-8,92	-9,83
Tingkat Pengembalian Ekuitas (%) ROE (%)	262,92	-2,63	-26,24	-150,78	-67,07
Rasio Lancar Current Ratio	0,79	0,87	0,69	0,64	0,88
Jumlah Kewajiban/Ekuitas Total Liabilities/Equity	50,14	-5,45	9,75	15,91	5,82
Hutang Jangka Panjang/Ekuitas Long Term Loans/Equity	26,30	-2,72	2,72	5,22	2,36

PT Garuda Indonesia (Persero) (dalam Juta Rupiah)
PT Garuda Indonesia (Persero) (in Million Rupiah)

	2008	2007	2006	2005	2004
Jumlah Pendapatan Usaha Total Operating Revenues	18.115.424,6	13.102.585,8	11.378.189,7	11.538.166,1	10.064.257,6
Jumlah Beban Usaha Total Operating Expenses	17.109.663,9	12.900.184,8	11.943.809,9	12.432.751,9	10.869.180,5
Laba (Rugi) dari Usaha Income (Loss) from Operations	1.005.760,7	202.401,1	(565.620,2)	(894.585,8)	(804.922,8)
Penghasilan (Beban) Lain-lain - Bersih Other Income (Expenses) - Net	(329.918,3)	(167.589,3)	404.615,8	170.571,8	12.196,6
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Income (Loss) Before Tax	675.842,4	34.811,8	(161.004,4)	(724.014,0)	(792.726,2)
Penghasilan (Beban) Pajak Tax Income (Expenses)	(6.371,6)	25.374,1	(36.072,4)	35.547,5	(18.586,2)
Laba (Rugi) Bersih Net Income (Loss)	669.470,8	60.185,9	(197.076,8)	(688.466,4)	(811.312,4)
Arus Kas dari Aktivitas Operasi Cash Flows from Operating Activities	1.187.952,0	360.557,3	(622.434,1)	(97.011,7)	692.921,0

RASIO RATIO

Marjin EBITDA (%) EBITDA Margin (%)	7,7	4,6	3,0	(1,9)	(2,7)
Marjin Laba Usaha (%) Operating Income Margin (%)	5,6	1,5	(5,0)	(7,8)	(8,0)
Marjin Laba Bersih (%) Net Income Margin (%)	3,7	0,5	(1,7)	(6,0)	(8,1)
Tingkat Pengembalian Aktiva (%) ROA (%)	5,3	0,6	(2,4)	(8,9)	(9,8)
Tingkat Pengembalian Ekuitas (%) ROE (%)	165,7	107,8	(32,6)	(82,6)	(50,4)
Rasio Lancar Current Ratio (%)	0,6	0,8	0,6	0,6	0,8
Jumlah Kewajiban/Ekuitas Total Liabilities/Equity	48,6	(5,4)	9,8	16,0	5,8
Hutang Jangka Panjang/Ekuitas Long Term Loans/Equity	25,3	(2,6)	2,6	5,1	2,4

PRODUKSI & TRAFIK (Total Regular dan Haji)
PRODUCTION & TRAFFIC (Total Regular and Hajj)

Tonase Kilometer Diangkut (000) Revenue Tonne Km (000)	1.975.351	1.606.255	1.488.682	1.488.733	1.827.499
Tonase Kilometer Tersedia (000) Available Tonne Km (000)	2.898.128	2.771.123	2.669.794	3.014.376	3.269.848
Tingkat Isian Pesawat (%) Overall Load Factor (%)	68,2	58,0	55,8	49,4	55,9
Penumpang Diangkut Passengers Carried	10.348.733	9.868.540	9.288.631	9.556.993	10.083.054
Penumpang Kilometer Diangkut (000) Revenue Passenger Km (000)	16.995.726	16.202.600	14.875.506	15.019.477	16.368.437
Tempat Duduk Kilometer Tersedia (000) Available Seat Km (000)	23.287.754	22.439.212	21.845.851	23.533.466	25.145.212
Tingkat Isian Penumpang (%) Passenger Load Factor (%)	73,0	72,6	68,1	63,8	65,1

INDIKATOR PENTING IMPORTANT INDICATORS

Ketepatan Waktu Penerbangan (%) On Time Performance (%)	83,9	76,3	83,5	86,8	79,4
Nilai Tukar Mata Uang (IDR US$) Forex (IDR US$)	9.529	9.130	9.209	9.688	8.917
Rata-Rata Harga Bahan Bakar Average Fuel Price					
Domestik (IDR ltr) Domestic (IDR ltr)	8.417,4	5.173,7	5.021,8	4.611,7	3.069,0
International (US$ Cltr) International (US$ Cltr)	89,2	56,3	55,1	45,7	32,9
Tonasi Kilometer Tersedia Per Karyawan ATK Employee	525	477	440	480	502
Pendapatan Per Karyawan (USD) Revenue Employee (US$)	344.088	247.092,5	203.618	189.495,0	173.347,0

Peristiwa Penting 2008 • 2008 Important Events

19.01.2008

Garuda Indonesia bekerja sama dengan Yayasan Royal Silk berdayakan masyarakat pengrajin ulat sutera melalui penanaman pohon jambu mete dan mahoni di desa Karang Tengah, Bantul Yogyakarta. Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Sri Sultan Hamengkubuwono X, Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar, dan President International Wild Silkmoth Society Prof. Hiromu Akai hadir dalam kegiatan ini, yang juga merupakan salah satu perwujudan dari kampanye "One Passenger One Tree".

Garuda Indonesia worked together with Royal Silk Foundation to empower silk farmers in Karang Tengah village, Bantul, Yogyakarta by planting cashew and mahogany trees as part of its "One Passenger One Tree" campaign. The kick-off event was attended by the Governor of Special Region of Yogyakarta Sri Sultan Hamengkubuwono X, Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar and President of the International Wild Silkmoth Society Prof. Hiromu Akai.

Garuda Indonesia melakukan pemesanan 10 pesawat canggih berbadan lebar Boeing 777-300ER (Extended Range) dari The Boeing Company pada acara Singapore Air Show di Singapura. Penandatangan ini dilaksanakan oleh Direktur Utama Garuda Emirsyah Satar dan Vice President, Sales, Boeing Commercial Airplanes, Dinesh Keskar. Turut hadir dalam acara ini Menteri BUMN Sofyan Djalil, Menteri Perhubungan Syafi'i Djamal, anggota DPR, dan Komisaris Utama Garuda Indonesia, Hadiyanto.

Garuda Indonesia ordered 10 advanced wide-body Boeing 777-300ERs (Extended Range) from the Boeing Company at the Singapore Air Show event in Singapore. The agreement was signed by Garuda President & CEO Emirsyah Satar and Boeing Commercial Airplanes Vice President of Sales Dinesh Keskar. Also present at the event were Minister of State-Owned Enterprises Sofyan A. Djalil, Minister of Transportation Syafi'i Djamal, several members of parliament and Garuda Indonesia President Commissioner Hadiyanto.

15.04.2008

Program reforestasi penanaman pohon di Taman Nasional Sebangau Kalimantan Tengah yang terlaksana dengan dukungan "One Passenger One Tree" dan menandai babak baru kerja sama Perusahaan dengan Departemen Kehutanan, Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah dan WWF Indonesia. Beberapa tokoh berpartisipasi dalam acaranya, diantaranya anggota Dewan Pertimbangan Presiden bidang Lingkungan dan Pembangunan Berkelanjutan Prof DR Emil Salim, Direktur Utama Perusahaan Emirsyah Satar, CEO WWF-Indonesia Mubariq Ahmad, dan Gubernur Kalimantan Tengah Teras Narang.

The reforestation program in Sebangau National Park in Central Kalimantan, which supported the "One Passenger One Tree" program, marked a new chapter in the collaboration between Garuda and the Department of Forestry, the Central Kalimantan Regional Government and WWF Indonesia. A number of public figures were present at the ceremony, including a member of the Presidential Advisory Board for the Environment and Sustainable Development Prof DR Emil Salim, Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar, WWF-Indonesia CEO Mubariq Ahmad, and Central Kalimantan Governor Teras Narang.

17.04.2008

Dalam rangka mendukung program kepariwisataan Visit Indonesia Year 2008, Garuda Indonesia menobatkan Lindsay Grace Pronk, Miss Universe Belanda, sebagai "Duta Garuda Indonesia" untuk mempromosikan Indonesia kepada masyarakat Belanda. Penobatan dilakukan oleh Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar di Hotel Nikko, Jakarta.

In conjunction with the Company's support of the 'Visit Indonesia 2008' tourism program, Garuda Indonesia appointed Lindsay Grace Pronk, Miss Universe Netherlands, as Garuda's Ambassador for Indonesia to promote Indonesia to the Dutch public. The inauguration was done by Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar at Nikko Hotel, Jakarta

06.05.2008

Penandatanganan nota kesepahaman perluasan jaminan asuransi penumpang dan kargo antara Direktur Utama Garuda Emirsyah Satar dan Direktur Utama PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) Eko Budiwiyono di Grand Hyatt Jakarta. Penandatanganan ini disaksikan oleh Menteri BUMN, Sofyan A. Djalil.

The signing of a Memorandum of Understanding (MoU) on the extension of passengers and cargo insurance between Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar and PT Asuransi Jasa Indonesia (Jasindo) President Director Eko Budiwiyono at the Grand Hyatt Jakarta. The signing was witnessed by Minister of State-Owned Enterprises Sofyan A. Djalil.

14.05.2008

International Air Transport Association (IATA) menetapkan *flag carrier* Garuda Indonesia menjadi operator IATA Operational Safety Audit (IOSA). Penetapan ini menjadikan Garuda Indonesia sebagai salah satu dari 206 maskapai dunia dengan predikat tersebut serta satu-satunya peraih sertifikat IOSA dari seluruh maskapai penerbangan terjadwal dan *charter* Indonesia.

The International Air Transport Association (IATA) certified flag carrier Garuda Indonesia as a registered operator of IATA Operational Safety Audit (IOSA). The certification has positioned Garuda as one of 206 airlines in the world with the predicate and the only IOSA certificate holder among all Indonesian scheduled and chartered airlines.

02.06.2008

Garuda membuka kembali rute internasional ke Nagoya, Jepang.

Garuda Indonesia re-opened its international route to Nagoya, Japan.

03.06.2008

Sebagai kelanjutan dari keberhasilan Garuda Indonesia meraih IOSA, Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar menerima sertifikat untuk Garuda Indonesia sebagai "IOSA Operator" dari Sekjen IATA Giovanni Bisignani pada Sidang Umum Tahunan ke-64 IATA di Istanbul, Turki.

Following the success of Garuda Indonesia in achieving IOSA, Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar received the certificate for Garuda Indonesia as an "IOSA Operator" from IATA Director General Giovanni Bisignani during the 64th Annual IATA General Meeting in Istanbul, Turkey.

20.06.2008

Sebagai upaya meningkatkan pelayanan dan menyediakan nilai tambah kepada pelanggan, Garuda Indonesia dan Singapore Airlines menyetujui suatu nota kesepakatan (MoU) mengenai *codesharing* serta pemasaran dan promosi bersama, yang ditandatangani oleh Direktur Utama Garuda Emirsyah Satar dan CEO Singapore Airlines Chew Choon Seng di Hotel Grand Hyatt, Jakarta.

In an effort to enhance services and provide added value to customers, Garuda Indonesia and Singapore Airlines established a Memorandum of Understanding (MoU) on the codesharing and joint marketing and promotion, signed by Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar and Singapore Airlines CEO Chew Choon Seng at Grand Hyatt Hotel, Jakarta.

18, 24.07.2008

Demi mengembangkan trafik dan jaringan internasionalnya, sepanjang Juli 2008 Garuda Indonesia kembali melakukan kerja sama dengan menandatangani Nota Kesepakatan (MoU) dengan maskapai internasional, yaitu Turkish Airlines (18 Juli) dan Korean Air (24 Juli), keduanya bertempat di Denpasar, Bali. Kerjasama ini meliputi *codeshare*, pemasaran dan promosi bersama.

In a bid to boost its traffic and international network, Garuda Indonesia signed MoUs with two international airlines throughout July 2008: Turkish Airline (18 July) and Korean Air (24 July). Both signings took place in Denpasar, Bali. The partnerships include joint codeshare, marketing and promotion.

29.07.2008

Garuda menyatakan keikutsertaan sebagai sponsor utama dalam ajang seri turnamen tenis nasional "Garuda Indonesia Tennis Series", yang sebelumnya bernama "Indonesia Tennis Series". Melalui kegiatan ini, Garuda menunjukkan komitmennya terhadap pembibitan dan peningkatan prestasi atlit tenis.

Garuda declared its participation as the main sponsor in the national tennis tournament "Garuda Indonesia Tennis Series," which was previously "Indonesia Tennis Series". Through this event, Garuda Indonesia realized its commitment to nurture the talent and improve the performance of tennis players.

21.08.2008

Garuda meluncurkan situs www.garudaholidays.com yang menyediakan informasi lengkap mengenai paket-paket perjalanan produk Garuda Indonesia yang menjangkau hampir seluruh tujuan wisata domestik maupun internasional dengan ditunjang oleh 400 hotel pilihan.

Garuda Indonesia launched its website www.garudaholidays.com, which provides complete information on travel packages covering all domestic and international travel destinations supported by 400 select hotels.

Peristiwa Penting 2008 • 2008 Important Events

01.09.2008

Garuda Indonesia kembali mengoperasikan Citilink, penerbangan dengan konsep bisnis berbiaya rendah (*low cost carrier*) yang melayani 16 rute di 7 kota tujuan. Dengan pengoperasian ini, Kantor Pusat Citilink berpindah ke Surabaya.

Garuda Indonesia re-operated Citilink, a low cost carrier that serves 16 routes in 7 destination cities. Upon the re-initiation of Citilink services, its home base was moved to Surabaya.

09.09.2008

Anak perusahaan Garuda PT GMF AeroAsia menandatangani kerjasama jangka panjang untuk perawatan seluruh pesawat Southern Air, maskapai pada cargo operator pesawat Amerika yang berbasis di Norwalk, Connecticut, Amerika Serikat.

Garuda Indonesia's subsidiary PT GMF AeroAsia signed a long-term partnership for maintenance of all aircrafts owned by Southern Air, a carrier for an American cargo operator based in Norwalk, Connecticut, the United States.

10.10.2008

Pembukaan Pekan Olah Raga dan Seni (PORSENI) yang mempertandingkan 15 cabang olahraga antar unit kerja di Garuda Indonesia dan beragam kegiatan kesenian dan hiburan. PORSENI merupakan salah satu dari rangkaian acara yang diselenggarakan dalam menyambut ulang tahun Garuda ke-60.

The opening of Sports and Arts Weeks (PORSENI), which featured 15 sport competitions between the working units in Garuda Indonesia. Various arts and entertainment performances were also held. It was part of a series of events held in conjunction with Garuda Indonesia's 60th Anniversary.

05.11.2008

Penandatanganan nota kesepakatan antara Garuda Indonesia dan Himpunan Pengusaha Muda Indonesia (HIPMI) guna meningkatkan pangsa pasar Garuda dan mendukung mobilitas pengusaha Indonesia.

The signing of an MoU between Garuda Indonesia and the Association of Indonesian Young Business people (HIPMI) to expand Garuda's market share and support the mobility of Indonesian business people.

20-21.11.2008

Garuda Indonesia bekerjasama dengan Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) menyelenggarakan "Asia Pacific Aviation Safety Seminar (APASS) di Bali, sebagai upaya mendukung peningkatan aspek keselamatan dalam industri penerbangan serta meningkatkan kemampuan para ahli keselamatan penerbangan di Indonesia. Seminar dibuka oleh Direktur Jenderal AAPA Andrew Herdman dan wakil dari Departemen Perhubungan serta Direktur Utama Garuda Indonesia.

Garuda Indonesia, in cooperation with the Association of Asia Pacific Airlines (AAPA), held the Asia Pacific Aviation Safety Seminar (APASS) in Bali to improve safety in the aviation industry and enhance the capability of aviation safety experts in Indonesia. The seminar was opened by AAPA Director General Andrew Herdman, a Department of Transportation representative and Garuda Indonesia's President Director.

27.11.2008

Peresmian Konter Layanan Khusus untuk Tenaga Kerja Indonesia (TKI) di Bandara Soekarno-Hatta Cengkareng oleh Menteri Negara BUMN Sofyan Djalil dan Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar. Sebagai wujud kepedulian Perusahaan akan keselamatan dan kenyamanan para pahlawan bangsa ini, konter ini dikhususkan untuk melayani keberangkatan dan kedatangan TKI dan membantu mereka dalam pembelian tiket, *check-in* dan pengurusan bagasi.

The inauguration of a special counter for Indonesian migrant workers (TKI) at Soekarno-Hatta Airport Cengkareng by Minister of State-Owned Enterprises Sofyan Djalil and Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar. Reflecting Garuda's concern over safety and convenience of these national patriots, the counter is dedicated to handling the arrivals and departures of TKI and assists them in purchasing tickets, checking in and handling their baggage.

01.12.2008

Garuda Indonesia bekerja sama dengan instansi pemerintah dan institusi terkait khususnya organisasi perempuan melakukan program Gerakan Perempuan Tanam dan Pelihara 2008 di lima daerah serentak, di Banda Aceh, Padang, Banten, Balikpapan dan Palangkaraya.

To reduce the impact of global warming and support the government program "Women Tree Planting and Growing Movement 2008" Garuda Indonesia cooperated with government and other related institutions, especially women's organizations, to plant 10,000 fruit tree and herb seeds in Banda Aceh, Padang, Banten, Balikpapan and Palangkaraya.

12-14.12.2008

Sebagai penghargaan atas kinerja para agen penjualan Garuda Indonesia, Perusahaan mengadakan acara "Our Sky Is Always Blue" di Bvlgari Hotels & Resorts, Uluwatu, Bali. Penghargaan diserahkan langsung oleh Direktur Utama Garuda kepada top five travel agents, masing untuk kategori penjualan rute domestik dan internasional.

To show its appreciation for the performance of partner travel agents, the Company held the "Our Sky Is Always Blue" event at Bvlgari Hotels & Resorts, Uluwatu, Bali. The awards were presented by Garuda's President Director to the top five travel agents in domestic and international categories.

16.12.2008

Acara pembukaan kembali rute baru penerbangan Singapura-Yogyakarta (pp) untuk mendukung pariwisata di Yogyakarta dan Jawa Tengah. Hadir dalam acara ini Menteri Kebudayaan dan Pariwisata Jero Wacik dan Direktur Operasi Garuda Indonesia Ari Sapari serta perwakilan Pemerintah setempat. Penerbangan ini akan beroperasi tiga kali dalam seminggu.

The opening ceremony for the Singapore-Yogyakarta route to support tourism in Yogyakarta and Central Java. Present at this event were Minister of Culture and Tourism Jero Wacik, Garuda Indonesia Operations Director Ari Sapari and local government representatives. The flight will operate three times a week.

Peluncuran "Garuda Orient Holiday" di Korea Selatan; untuk mempromosikan pariwisata Indonesia terutama Bali dan di luar Bali, serta memberikan lebih banyak pilihan kepada wisatawan dan pebisnis dari Korea Selatan. Perwakilan Garuda yang hadir dalam acara ini adalah Emirsyah Satar (Direktur Utama) dan Abdulgani (Komisaris)

The launching of "Garuda Orient Holiday" in South Korea to promote Indonesian tourism, especially in Bali and other cities, and to give more choices to South Korean tourists and businessmen. The Garuda Indonesia representatives present at the event were Emirsyah Star (President & CEO) and Abdulgani (Commissioner).

20.12.2008

Mengantisipasi kenaikan wisatawan dari China, Garuda Indonesia melakukan perubahan rute penerbangan Jakarta-Shanghai-Jakarta menjadi Jakarta-Shanghai-Denpasar dan Jakarta.

Anticipating an increase in tourists from China, Garuda Indonesia changed the Jakarta-Shanghai-Jakarta route to Jakarta-Shanghai-Denpasar and Jakarta.

Penghargaan & Sertifikasi • Awards & Certifications

Call Centre Award yang diterima pada bulan Maret 2008 untuk kategori Airline dari Centre Customer Satisfaction & Loyalty dan Majalah Marketing.

Call Centre Award for an Airline received in March 2008 from the Centre Customer Satisfaction & Loyalty and Marketing Magazine

Sertifikat IATA Operational Safety Audit (IOSA) Operator yang merupakan sertifikasi dari IATA untuk aspek keselamatan dan kualitas berstandar internasional pada tanggal 3 Juni 2008, perpanjangan sertifikasi IOSA telah berhasil diperoleh sampai dengan September 2010.

IATA Operational Safety Audit (IOSA) Certification awarded on 3 June 2008 by IATA for international safety and quality standards, the extension of IOSA certificate has been obtained up to September 2010.

Indonesia's Most Admired Companies (IMAC) 2008 kategori *Airlines* dengan predikat The Company with the Best Corporate Image dari Majalah Business Week dan Frontier Consulting pada tanggal 12 Juni 2008.

Indonesia's Most Admired Company (IMAC) 2008 for airlines, with the predicate "The Company with the Best Corporate Image" from Business Week Magazine and Frontier Consulting on 12 June 2008.

Indonesian Best Brand Award (IBBA) 2008 – Platinum Brand kategori *Airlines Service* dari Majalah SWA dan lembaga riset MARS pada tanggal 22 Agustus 2008 lalu. Garuda Indonesia telah meraih Penghargaan ini selama tujuh tahun berturut-turut (2002-2009).

Indonesian Best Brand Award (IBBA) 2008 – Platinum Brand from SWA Magazine and research firm MARS on 22 August 2008. Garuda has retained this Award for the seventh year running (2002-2009).

e-Company Award untuk kelompok industri transportasi (terbaik pertama) dalam kategori service dari Majalah Warta Ekonomi pada 11 September 2008.

e-Company Award for the transportation industry (first best) in service from Warta Ekonomi Magazine on 11 September 2008.

Indonesia Customer Satisfaction Awards (ICSA) 2008 dari Majalah SWA dan Frontier Consulting Group pada tanggal 18 September 2008.

Indonesian Customer Satisfaction Awards (ICSA) 2008 from SWA Magazine and Frontier Consulting Group on 18 September 2008.

Angkasa Award dalam kategori Airline Of The Year, The Most Favourite Airline, The Best On Time Performance, dan The Best Service. Penghargaan ini diterima dari Majalah Angkasa pada tanggal 17 Desember 2008.

Angkasa Award for Airline of the Year, The Most Favorite Airline, The Best On-Time Performance, and The Best Service. The awards were received from Angkasa Magazine on 17 December 2008.

Service Quality (Diamond) Award 2008 untuk kategori Domestic Airlines Services dari Majalah Marketing dan organisasi untuk kepuasan pelanggan CARRE.

Service Quality (Diamond) Award 2008 for Domestic Airline Services category from Marketing magazine and organization for customers satisfaction CARRE

CEO Idaman 2008 dianugerahkan kepada Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar oleh Majalah Warta Ekonomi.

The Most Favorite CEO 2008 was awarded to Garuda Indonesia President & CEO Emirsyah Satar from Warta Ekonomi magazine.

Perusahaan Idaman 2008 dari Majalah Warta Ekonomi.

The Most Favorite Company 2008 from Warta Ekonomi magazine.

Service Excellence Champion – Indonesia Branded Service Award 2008 dari konsultan marketing & strategi MarkPlus & Co.

Service Excellence Champion – Indonesian Branded Service Award 2008 from marketing & strategic consultant MarkPlus & Co.

Angkasa Award 2008 untuk kategori The Most Favorite Airline, Airline of the Year dan The Best Service.

Angkasa Award 2008 for The Most Favorite Airline, Airline of the Year and The Best Service.

Ing Griya Perhumas 2008 – juara kedua Lomba Poster.

Ing Griya Perhumas 2008 – second winner of the Poster Competition.

Visi, Misi & Nilai-nilai Perusahaan • Vision, Mission & Corporate Values

Sejalan dengan transformasi perusahaan yang telah kami lakukan sejak 2006, di tahun 2008 kami meluncurkan visi dan misi baru Garuda Indonesia agar sejalan dengan rencana perusahaan menuju tahapan pertumbuhan yang berkelanjutan di tahun 2010 dan seterusnya.

In line with the Company's transformation that has been running since 2006, in 2008 we launched a new vision and mission for Garuda Indonesia to go along with the plan to move towards sustainable growth in 2010 and the following years.

Visi Perusahaan • Corporate Vision

Menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan menawarkan layanan yang berkualitas kepada masyarakat dunia menggunakan keramahan Indonesia.

A strong distinguished airline through providing quality services to serve people around the world with Indonesian hospitality.

Misi Perusahaan • Corporate Mission

Sebagai perusahaan penerbangan pembawa bendera bangsa (*flag carrier*) Indonesia yang mempromosikan Indonesia kepada dunia guna menunjang pembangunan ekonomi nasional dengan memberikan pelayanan yang profesional.

The flag carrier of Indonesia to the world, to support national economic development by delivering professional and profitable air travel services.

Nilai Perusahaan • Corporate Values

Tata Nilai Perusahaan yang disebut sebagai 'FLY-HI' terdiri dari:
eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, dan Integrity.

Corporate Value called 'FLY-HI' consisting of eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, and Integrity.

eFficient & effective

Insan Garuda Indonesia senantiasa melakukan tugas yang diembannya secara teliti, tepat dan akurat dalam waktu sesingkat mungkin dan tenaga serta biaya seefisien mungkin tanpa mengorbankan kualitas. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin pelanggan memperoleh layanan yang berkualitas.

Garuda Indonesia personnel must work with diligence and accuracy, in the shortest possible time, and show cost- and labor saving efforts, without sacrificing quality, to assure customers of quality services.

Loyalty

Insan Garuda Indonesia dapat melaksanakan setiap tugas yang didelegasikan kepadanya dengan penuh dedikasi, tanggung jawab dan disiplin. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin konsistensi kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan.

Garuda Indonesia personnel must carry out his/her assigned duties with a sense of loyalty, dedication, responsibility and discipline, with a belief that they are united in the effort to enure consistency high quality service for the customer.

customer centricitY

Insan Garuda Indonesia senantiasa penuh perhatian, siap membantu dan melayani. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menempatkan pelanggan sebagai pusat perhatian.

Garuda Indonesia personnel should be attentive and helpful, consistent with Garuda Indonesia's commitment to place the customer as the focus of attention.

Honesty & openness

Insan Garuda Indonesia harus selalu jujur, tulus dan ikhlas dalam menjalankan seluruh aktivitasnya dan melakukan komunikasi dua arah yang jelas dan transparan dengan memperhatikan prinsip kehati-hatian, serta tetap menjaga kerahasiaan. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin keamanan, keselamatan dan kenyamanan pelanggan.

Garuda Indonesia personnel must uphold honesty and sincerity in every aspect of their activities, and promote transparent and clear two-way communication in a confidential manner. With these characteristics, Garuda Indonesia ensures customers will feel secure, safe and comfortable.

Integrity

Insan Garuda Indonesia harus menjaga harkat dan martabat serta menghindarkan diri dari perbuatan tercela yang dapat merusak citra profesi dan perusahaan. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin layanan dan relasinya dengan pelanggan berjalan bersih secara hukum dan moral.

Every Garuda Indonesia personnel must maintain his/her dignity and refrain from any indecency that may tarnish the image of the profession and the Company. Garuda Indonesia assures its customers of ethically and legally clean services and relations.

Tujuan Kami, Strategi & KPI • Our Goals, Strategies & KPIs

Tujuan yang sama adalah perekat yang memperkuat kebersamaan suatu tim

A shared goal is the tie that strengthens the togetherness of a team

Salah satu sarana untuk menjadikan Garuda Indonesia sebagai aset bangsa yang dapat meningkatkan kebanggaan bagi kita semua adalah dengan mewujudkan transparansi dari apa yang ingin dicapai Perusahaan. Untuk itu, tujuan perusahaan, sasaran yang ingin dicapai hingga strategi untuk meraih sasaran yang telah ditetapkan serta indikator pencapaian setiap sasaran perusahaan haruslah dikomunikasikan secara terbuka. Dengan demikian, Anda sebagai salah satu *stakeholder* kami dapat memberikan penilaian yang obyektif atas kinerja manajemen serta arah yang ingin dicapainya.

One way of shaping Garuda Indonesia as a national asset that can boost our pride is by creating transparency in its efforts to accomplish its corporate goals. Therefore, the corporate goals, objectives and strategies to achieve its targets and performance indicators should be openly communicated. This allows you, as one of our stakeholders, to make an objective assessment of our management performance and direction.

Lebih jauh lagi, sejak 2008, telah dilakukan penandatangannya Kontrak Manajemen antara pemegang saham, Dewan Komisaris dan Direksi untuk menyatakan komitmen Direksi pada pencapaian *Key Performance Indicator* (KPI) yang telah ditetapkan bersama.

Since 2008, we have set a Management Contracts between our shareholders, Board of Commissioners and Board of Directors to reaffirm the BOD's commitment to meeting the Company's Key Performance Indicators (KPI) that have been set together.

Tujuan Perusahaan

Untuk mencapai Visi Perusahaan maka Tujuan Perusahaan adalah menjadi maskapai penerbangan terkemuka dengan reputasi yang sejajar dengan maskapai kelas dunia lainnya. Sedangkan Sasaran Perusahaan yang hendak dicapai adalah menciptakan perusahaan yang terus tumbuh dan berkembang dengan keuntungan yang berkelanjutan.

Corporate Goal

In line with the Corporate Vision, our Corporate Goal is to be a leading airline with a comparable reputation to other world class airlines and aim to create a continuously growing and expanding company with sustainable profits.

Strategi 2006-2010+

Tujuan dan Sasaran Perusahaan dirumuskan dalam rencana strategi tahun 2006 - 2010+ yang memuat tahapan-tahapan yang harus dicapai guna meraih sasaran-sasaran tahunan dan kembali mencapai pertumbuhan yang berarti.

2006-2010+ Corporate Strategy

The Corporate Goal and Targets were formulated in the 2006-2010+ planned strategies, consisting with clearly laid out phases to achieve yearly targets and regain meaningful growth.

Survival

Tahapan pertama adalah *survival* dalam pasar industri aviasi yang kompetitif dan agresif. Perusahaan telah berhasil menjalankan strategi Konsolidasi pada tahun 2006 dan strategi Rehabilitasi pada tahun 2007 dengan hasil yang memuaskan. Dalam tahapan pertama, kegiatan operasi dan manajemen ditata ulang agar kembali menjadi penerbangan yang tepat waktu dengan kualitas layanan yang prima, sedangkan aspek bisnis ditata ulang agar seluruh penerbangan menjadi positif.

Survival

The first phase is survival in the competitive and aggressive aviation industry. The Company was successful in implementing its consolidation strategy in 2006 and rehabilitation strategy in 2007, booking satisfactory results both years. In the first phase, the operational and management activities were rearranged, enabling us to provide on-time flights with service excellence. Our business processes were rearranged to create a completely positive airline.

Turnaround

Sedangkan dalam tahapan kedua atau 'turnaround' yang telah dimulai tahun 2008 lalu, seluruh organisasi dan manajemen dibangun kembali agar dapat menjadi organisasi yang efektif melalui fokus kepada restrukturisasi hutang, peningkatan aspek produk dan layanan serta persiapan-persiapan menuju privatisasi melalui penawaran perdana di pasar modal (IPO) sehingga Perusahaan dapat berkembang sejajar dengan perusahaan penerbangan internasional lainnya. Bahkan setelah tiga tahun berturut-turut mengalami kerugian, sejak tahun 2007 Garuda Indonesia mulai berhasil meraih keuntungan dan meletakkan dasar-dasar bagi pengembangan perusahaan ke depan.

Turnaround

In the second phase or 'turnaround' which commenced in 2008, the entire organization and management were restructured to become a more effective organization by focusing on debt restructuring, product and service improvements as well as preparations to privatize through an Initial Public Offering (IPO) to direct the Company for comparable growth compared with other international airlines. After suffering losses for three consecutive years, in 2007 Garuda Indonesia managed to gain profits, laying the foundation for future growth.

Tema Strategis (*Strategic Themes*) tahun 2008 adalah:
1. Restrukturisasi Keuangan.
2. Meningkatkan Pendapatan.
3. Efisiensi Operasional.
4. Produk dan Pelayanan yang Konsisten.
5. Intensifikasi Jaringan.

The following were the Company's 2008 Strategic Themes:
1. Financial Restructuring.
2. Revenue Enhancement.
3. Operational Efficiency.
4. Consistency of Products and Services.
5. Network Intensification.

Tujuan Kami, Strategi & KPI • Our Goals, Strategies & KPIs

Pada tahun 2009 strategi di tahapan kedua akan dilanjutkan dengan fokus kepada:
• Daya saing dan ekspansi domestik/regional.
• Privatisasi yang Efektif.

In 2009, strategies in the second phase will be sustained with the following focus:
• Domestic/regional competitiveness & expansion.
• Effective Privatization.

Growth

Tahapan ketiga Growth mengkapitalisir upaya-upaya sebelumnya melalui program *privatization* melalui *Initial Public Offering* (IPO) yang menyiapkan Perusahaan untuk *sustainable growth* pada tahun 2010 dan sesudahnya.

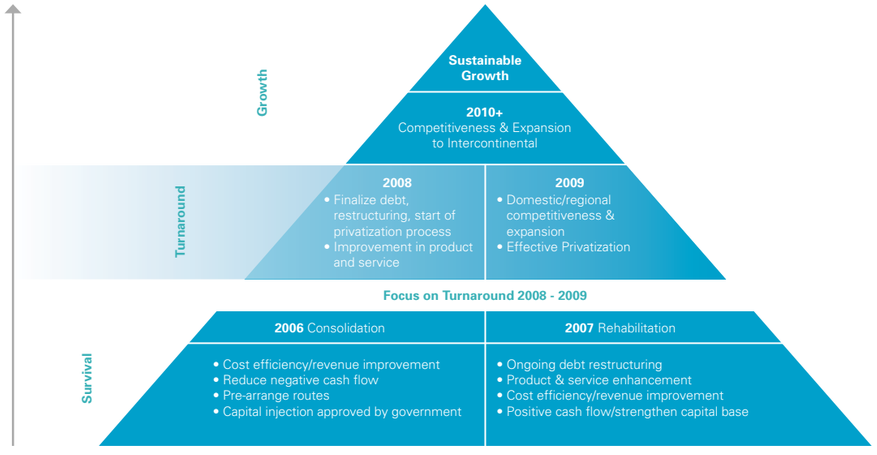
Growth

The third phase, Growth, capitalized on the previous efforts through the privatization program. The program will be accomplished through an Initial Public Offering (IPO) that will project the Company for sustainable growth in 2010 and the following years.

Operasi dan bisnis Perusahaan akan terus ditingkatkan agar mampu melayani penerbangan yang menjangkau tujuan penerbangan (*destination*) yang semakin luas di manca negara sebagai perwujudan tujuan perusahaan untuk menjadi maskapai penerbangan terkemuka dengan reputasi yang sejajar dengan maskapai kelas dunia lainnya.

The company's operations and business will be further refined to expand our network to increasingly wider destinations around the world to realize its corporate goal: to be a leading airline with a comparable reputation to other world class airlines.

Strategy Map



Strategy Map

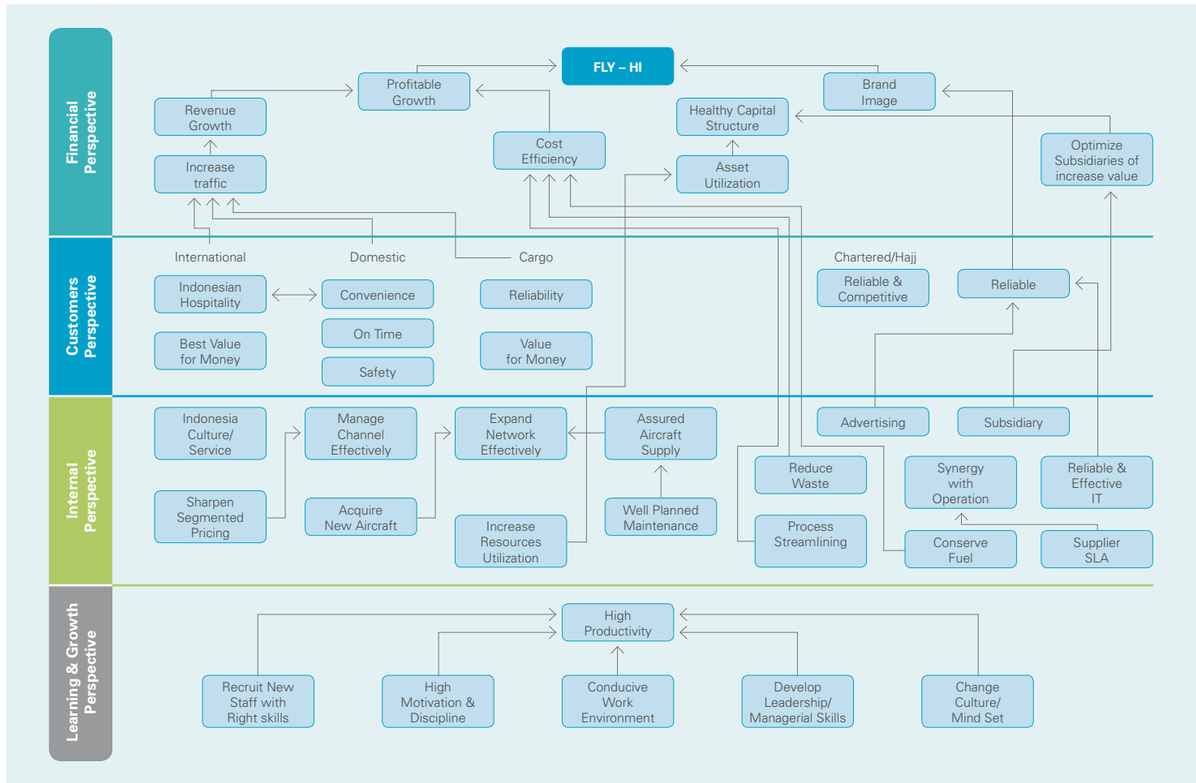
Sebagai bagian dari proses penerjemahan Strategi Perusahaan dari bentuk *intangible assets* menjadi *tangible assets* serta untuk menguraikan hubungan sebab akibat antara sasaran strategik, maka dikembangkan *Strategy Map* yang terbagi atas perspektif *Learning & Growth, Process, Customers* serta *Financial*.

Strategy Map tersebut dilukiskan dalam bagan berikut:

Strategy Map

In the translation of the Corporate Strategy from intangible assets to tangible assets and defining the links among our strategic targets, the Company has developed a Strategy Map, which is divided into Learning & Growth, Process, Customers and Financial Perspectives.

The Strategy Map is illustrated as follows:



Tujuan Kami, Strategi & KPI • Our Goals, Strategies & KPIs

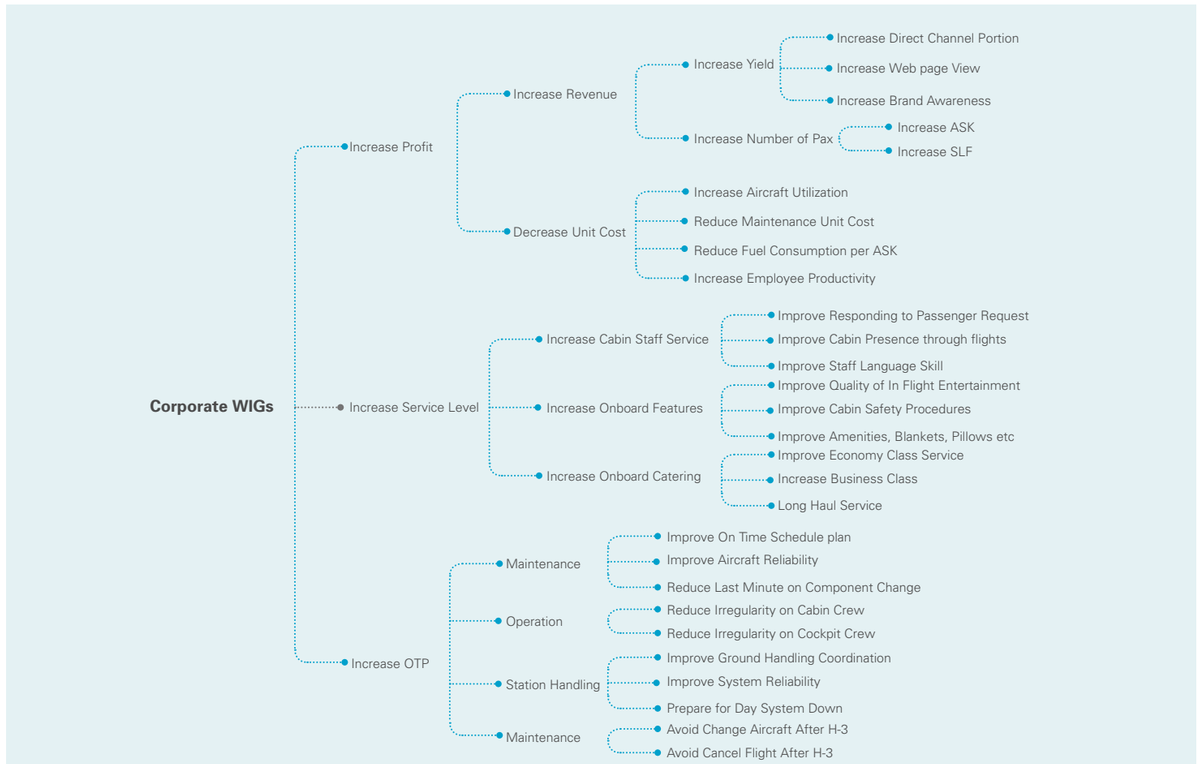
Program Pokok (Power 8)

Selanjutnya, untuk mewujudkan sasaran strategik yang dimaksud dalam Strategy Map, ditetapkan Program Pokok Perusahaan tahun 2008 yang disebut dengan "Power 8" yang terdiri dari:

Main Program (Power 8)

To realize the strategic goals defined in the Strategy Map, the Company's Main Program was set in 2008. It is called "Power 8", and consists of:

1. Restrukturisasi Keuangan (Debt Restructuring Completion)
2. Restrukturisasi Neraca (Balance Sheet Restructuring)
3. Restrukturisasi Organisasi dan Human Capital (Organizational & Behavior Restructuring)
4. *Reliability* dan Keselamatan Pesawat (Aircraft Reliability and Safety)
5. Kenyamanan Pesawat (Aircraft Comfortability)
6. Meningkatkan Kualitas Pelayanan (Service Quality)
7. Konsep Baru dan Peningkatan Kapabilitas Pemasaran (New Concept and Enhanced Capability of Marketing)
8. Image Recovery



Wildly Important Goals (WIGs)

Manajemen memadukan *dynamic* program untuk memberi fokus ke dalam proses manajemen Perusahaan. Program bernama Wildly Important Goals (WIGs) ini diarahkan untuk meningkatkan tiga sasaran yang terdiri dari: laba, tingkat layanan *(service level)* dan ketepatan waktu penerbangan (*On Time Performance* - OTP).

WIGs Perusahaan dilukiskan dalam bagan di atas yang memuat kerangka kerja dari sasaran-sasaran yang perlu mendapat prioritas.

Dengan penjabaran yang terinci, WIGs diharapkan mendorong terciptanya budaya pelaksanaan *(culture of execution)* di seluruh level Perusahaan untuk mencapai tujuan bersama.

Wildly Important Goals (WIGs)

Management uses the dynamic 'Wildly Important Goals' (WIGs) program to focus the Company's management processes. It is directed towards the enhancement of three goals: profit, service and on-time performance (OTP).

WIGs are described in the chart above, which consists of the framework and goals that should be prioritized.

More precisely, WIGs are expected to promote the culture of execution throughout all levels of the Company to achieve the common goals.

Tujuan Kami, Strategi & KPI • Our Goals, Strategies & KPIs

Key Performance Indicator PT Garuda Indonesia Tahun 2008 dan Pencapaiannya
PT Garuda Indonesia Key Performance Indicators 2008 and Achievements

No	Aspek & Indikator Aspect & Indicator	Bobot Weight	Satuan In	Target Target	Pencapaian Achievement	Skor Konversi Conversion Score	Nilai Realisasi (Skor x Bobot) Realization Value (Score x Weight)
A	**Aspek Operasional** Operational Aspect						
1	Seat Load Factor						
	a. SLF Internasional	5,0	%	74	74,2	100,7	5,0
	b. SLF Domestik	5,0	%	80	79,8	99,5	5,0
2	On Time Performance	7,5	%	85	83,9	97,3	7,3
3	Incident Rate	12,5	per 1.000 departure	0,8	0,4	180,0	22,5
4	Total Passenger Carried	2,5	Pax (juta) (million)	11,2	10,0	78,9	2,0
5	Cost/ASK	2,5	Usc/seat km	7,3	7,7	91,2	2,3
6	Revenue/RTK	2,5	Usc	8,1	9,3	136,12	3,4
7	Fleet Utilization	5,0	Jam/hari Hours/Day	11,2	9,8	75,6	3,8
8	Kepuasan Pelanggan (hasil survei) Customers' satisfaction (survey result)	7,5	% kenaikan Indeks % Index increase	5	3,4	42,0	3,1
	Bobot Aspek Operasional Operational Aspect Weight	**50,0**					**54,4**
B	**Aspek Keuangan** Financial Aspect						
1	Laba Bersih Net Profit	3,5	IDR (Milliar) (Billion)	589,0	669,5	134,2	4,7
2	Laba Usaha Operating Profit	4,0	IDR (Milliar) (Billion)	372,2	1186,9	200,0	8,0
3	Profit Margin	4,5	%	3,59	3,5	92,2	4,1
4	Pengelolaan Hutang (USD 840 Juta) Debt Management (US$ 840 million)	3,0	%	100	80	70,0	2,1
5	Pendapatan Revenues	3,0	IDR (Milliar) (Billion)	15.240,0	18.115,4	142,7	4,3
6	Pendapatan Cargo Revenues from Cargo	1,5	IDR (Milliar) (Billion)	997,0	977,7	75,1	1,1
7	Route Result (Dalam Negeri dan Luar Negeri) Route Result (Domestic and Overseas)	4,5	USD (juta) USD (million)	27,0	53,0	200,0	9,0
8	Cash Ratio	1,5	%	98,1	43,0	40,7	0,6
9	Debt Service Ratio	1,5	x	1,4	1,2	82,1	1,2
10	Running Cash Flow	3,0	Running CF (hari) Running CF (days)	14,0	50,1	200,0	6,0
	Bobot Aspek Financial Financial Aspect Weight	**30,0**					**41,2**
C	**Aspek Efek Dinamis** Dynamic Effect Aspect						
1	Inisiatif Pengembangan secara Non-Organic Non-Organic Development Initiative	7,0	Inisiatif Initiative	3	-	-	-
2	Komitmen Pengembangan SDM Human Capital Development Commitment	7,0	Training to Net Profit Ratio	8,2%	4,67%	27,6	1,9
3	Komitmen Pengembangan Kepemimpinan (VP) Leadership (VP) Development Commitment	4,0	% Ketersediaan Succession Plan % Succession Plan Availability	100	100	100,0	4,0
4	Aliansi Global Global Alliance	2,0	Dipromosikan Promoted	dipromosikan sebagai anggota SkyTeam oleh Korean Air Promoted as Sky Team member by Korean Air	100%	100,0	2,0
	Bobot Aspek Efek Dinamis Dynamic Effect Aspect Weight	**20,0**				**20,0**	**7,9**
	Total Bobot Total Weight	**100,0**				**100,0**	**103,5**

Key Performance Indicators (KPI) dan Pencapaian Tahun 2008

Selanjutnya dari hasil penyusunan *strategy map*, pembuatan *strategy objective*, penyusunan WIG dan penjabaran Program Pokok ditetapkan target-target *Key Performance Indicator* (KPI) untuk tahun 2008. Sebagai komitmen Direksi dalam hal pencapaian target KPI tahun 2008, maka masing-masing anggota Direksi membuat pernyataan yang dituangkan dalam dokumen Kontrak Manajemen yang ditandatangani oleh Dewan Komisaris, Direksi dan Pemegang Saham.

Dalam dokumen Kontrak Manajemen juga tercantum pernyataan untuk memberikan penghargaan maupun sanksi atas ketercapaian/ketidaktercapaian KPI.

Kontrak Manajemen tahun 2008 antara Kuasa Pemegang Saham dengan Dewan Komisaris dan Direksi Perusahaan ditandatangani pada tangal 27 Desember 2008. Target yang ditetapkan adalah 100, yang meliputi aspek operasional, aspek keuangan dan aspek efek dinamis. Skor yang diperoleh pada tahun 2008 adalah 103,5 melebihi target 100.

Key Performance Indicators (KPI) & 2008 Achievements

To build on the strategy map, strategic objectives, WIG mapping and Main Program, we established Key Performance Indicators (KPI) for 2008. To establish their commitment to achieve the KPI targets in 2008, each member of the BoD must prepare a statement described in the Management Contract signed by the Commissioners, Directors and Shareholders.

The Management Contract also extends rewards and applies sanctions for success or failure in achieving the KPI.

The Management Contract between the Shareholders and BoD and BoC was signed on 27 December 2008. The target set was 100, including operational, financial and dynamic impact targets. in 2008, the score achieved was 103.5 or higher than the target of 100.

Laporan Dewan Komisaris • Report from the Board of Commissioners

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Memasuki Tahap Pertumbuhan Selanjutnya

Embarking on the Next Phase of Growth

Setelah melalui tahapan "Konsolidasi" pada tahun 2006 dan "Rehabilitasi" pada tahun 2007, Garuda Indonesia berhasil mencapai berbagai perkembangan positif dalam aspek finansial melalui perubahan struktur permodalan dan arus kas yang lebih kuat, peningkatan pendapatan, efisiensi biaya, perbaikan produk dan layanan, organisasi dan sumber daya manusia serta proses *change management* dalam kaitan perubahan pola pikir dari seluruh anggota organisasi.

The "Consolidation" Phase in 2006 and "Rehabilitation" Phase in 2007 produced significant financial developments through capital restructuring and improved cash flows, revenue growth, cost efficiency, product and service improvement, organizational and human capital as well as change management processes to restructure the mindset of all employees.

Laporan Dewan Komisaris • Report from the Board of Commissioners

Dari kiri ke kanan • From left to right

Abdulgani
Komisaris
Commissioner

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

Adi Rahman Adiwoso
Komisaris
Commissioner

Setelah berhasil meletakkan landasan/fondasi yang kuat dalam periode beberapa tahun terakhir, maka berdasarkan Rencana Strategis Tahun 2006–2010, Garuda Indonesia memasuki tahapan Turnaround pada tahun 2008. Pada tahap tersebut, langkah yang dilakukan difokuskan pada peningkatan pelayanan dan jasa yang ditunjang oleh penguatan pada struktur keuangan dan organisasi yang lebih baik.

Program "Power 8" yang dilakukan Perusahaan menekankan pada Peningkatan Produk dan Layanan dengan fokus pada perbaikan struktur produk, program pemasaran dengan konsep baru, peningkatan kualitas layanan, kenyamanan dan keamanan penerbangan serta penyelesaian restrukturisasi hutang dan persiapan privatisasi perusahaan. Dengan langkah dan program yang dilaksanakan tersebut, Garuda Indonesia berhasil mencapai perbaikan baik dalam aspek keuangan, operasional, dan manajemen.

Tahun 2008 berhasil ditutup dengan pertumbuhan laba bersih konsolidasi yang sangat baik, dari Rp 60,18 milliar pada tahun 2007 menjadi Rp 669,47 milliar. Beberapa indikator operasional lainnya juga mengalami peningkatan antara lain tercermin dari berbagai penghargaan yang berhasil diperoleh. Pencapaian lain yang memiliki makna yang penting bagi Garuda Indonesia adalah keberhasilan mendapatkan sertifikasi keselamatan penerbangan IOSA (IATA Operational Safety Audit) yang menjadikan Garuda Indonesia sebagai satu-satunya penerbangan di Indonesia yang memperoleh pengakuan tersebut dan mensejajarkannya dengan operator penerbangan internasional lainnya.

Kinerja dan perkembangan Garuda Indonesia pada tahun 2008 tersebut tentunya tidak terlepas dari

Following the successful establishment of a strong foundation over the last few years, Garuda Indonesia embarked on the Turnaround phase in 2008, in line with the Strategic Plan 2006-2010. This phase is focused on service improvement supported by the enhancement of financial and organizational structures.

The "Power 8" program was introduced by the Company to emphasize the product and service improvements, particularly improvements to the product structure, new concept marketing program, service quality, flight comfort and safety, debt restructuring, and the preparations of company privatization. Through the program, Garuda Indonesia has made improvements in its financial, operational and management practices.

2008 concluded with very satisfactory growth in consolidated net income, from Rp 60.18 billion in 2007 to Rp 669.47 billion. Growth was also seen in other operational indicators, reflected in the number of awards the Company has received. Another achievement that has had significant meaning to Garuda was attaining the IOSA (IATA Operational Safety Audit) certification, which positions Garuda as the only carrier in Indonesia to have been awarded this certification, putting it on par with other international airlines.

Garuda Indonesia's performance and development in 2008 cannot be viewed separately from the

pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 6,1% serta peningkatan jumlah wisatawan mancanegara sebesar 13,2%. Namun berbagai tantangan terus dihadapi, khususnya dengan terjadinya gejolak ekonomi dan pasar keuangan sebagai dampak dari krisis ekonomi global.

national economic growth, which was 6.1%, or the 13.2% increase in the number of foreign tourists. However, a number of challenges also arose, especially related to the economic and capital market turbulence stemming from the global economic crisis.

Depresiasi mata uang Rupiah terhadap Dollar Amerika, menambah tekanan bagi Perusahaan terkait upaya restrukturisasi hutang dan berbagai komponen biaya serta saldo kewajiban dengan menggunakan mata uang Dollar yang cukup dominan. Harga bahan bakar juga telah mengakibatkan bertambahnya beban biaya bahan bakar yang ditanggung Perusahaan, walaupun dampak yang terjadi dapat dikurangi dengan pelaksanaan program *fuel conservation*.

The depreciation of the rupiah against the American dollar and its impact on Garuda's remaining debt in dollars has made debt restructuring and other cost components necessary. Increasing fuel prices have affected the costs borne by the Company, even though the impact was able to be lessened with the Company's fuel conservation program.

Iklim kompetisi baik di tingkat regional maupun domestik juga semakin tajam, dengan kecenderungan penurunan aktivitas penerbangan oleh penumpang sebagai akibat krisis ekonomi dan ekspansi armada yang terus dilakukan maskapai penerbangan asing dan lokal. Walaupun demikian, dengan fondasi yang lebih kokoh dan strategi jangka panjang yang dilakukan, kami percaya bahwa Garuda Indonesia akan mampu terus mengembangkan sayapnya lebih lebar di masa yang akan datang.

The competition at both the regional and domestic levels has become more intense, with more sluggish passenger activity caused by the crisis and armada expansion by foreign and local airlines. Nonetheless, with a stronger foundation and long-term strategy, we believe that Garuda Indonesia remains well-positioned for more robust expansion in the future.

Penambahan Komite di bawah Dewan Komisaris

Selain Komite Audit yang telah ada, pada tahun 2008 Dewan Komisaris membentuk dua Komite baru guna membantu pelaksanaan tugas-tugas yang ada, yaitu Komite Kebijakan *Coporate Governance* (CG) dan Komite Kebijakan Risiko. Komite Kebijakan CG bertanggung jawab untuk mengkaji kebijakan CG yang berlaku secara menyeluruh dan menilai konsistensi penerapannya. Salah seorang Komisaris, Wendy Aritenang menjadi Ketua Komite Kebijakan CG.

Addition of Committees of the Board of Commissioners (BoC)

In addition to the established Audit Committee, in 2008 the BoC set up two other committees to assist in the implementation of duties, namely the Corporate Governance Policy Committee and the Risk Management Committee. The CG Committee is responsible for reviewing the prevailing CG policies comprehensively and assess the Company's practices in this field. One of the commissioners, Wendy Aritenang became the Chairman of CG Committee.

Komite Kebijakan Risiko bertugas meningkatkan efektivitas pengawasan, khususnya dalam hal manajemen risiko, dengan mengkaji sistem manajemen risiko yang telah diaplikasikan dalam Perusahaan dan menilai toleransi risiko yang dapat diambil oleh Perusahaan. Ketua Komite Kebijakan Risiko dijabat oleh salah satu Komisaris, Sahala Lumban Gaol.

The Risk Management Committee is tasked with improving supervisory effectiveness, especially in the area of risk management, by reviewing the risk management systems used by the Company and the tolerable risks that can be pursued by the Company. The Chairman of the Committee is one of the Commissioners, Sahala Lumban Gaol.

Sementara itu, tidak terjadi perubahan susunan Dewan Komisaris di tahun 2008.

There were no changes to the BOC structure in 2008.

Good Corporate Governance

Dalam menunjang program Turnaround Perusahaan, kami melaksanakan langkah penataan kembali penerapan *Good Corporate Governance* (GCG) pada tahun 2008 sebagai bagian dari upaya peningkatan kualitas tata kelola perusahaan. Penataan kembali penerapan GCG yang dilakukan mencakup penelaahan kembali apa yang telah dilaksanakan selama ini dan membuat program-program yang dapat turut meningkatkan implementasi GCG dalam rangka mendukung strategi Perusahaan tahun 2009, yaitu pertumbuhan dan ekspansi Perusahaan.

Good Corporate Governance

To support the "turnaround" program, we have taken steps to rearrange our GCG program in 2008 to improve our Corporate Governance quality. The rearrangement included reviewing the established practices and creating programs to improve the GCG implementation as a means of supporting the Company's strategies in 2009: growth and expansion.

Langkah awal program penataan kembali penerapan GCG tahun 2008 dimulai dengan pelaksanaan GCG *Assessment* yang dilakukan oleh BPKP sebagai badan independen. Hal tersebut menjadi pemicu sekaligus merupakan mekanisme pemetaan yang memberikan arah yang jelas untuk langkah-langkah perbaikan dan pengembangan GCG terkait kinerja yang lebih baik ke depan. Temuan-temuan hasil GCG *Assessment* ditindaklanjuti dengan pembentukan Komite Kebijakan *Corporate Governance* dan Komite Kebijakan Risiko, serta untuk penanganan risiko yang lebih terfokus, mulai dibentuk proyek Enterprise Risk Management (ERM) dengan target penyelesaian ERM Information System sebelum akhir tahun 2009.

The preliminary step in 2008 was the GCG Assessment carried out by BPKP as an independent institution. It can serve as both the initiator and the mapping mechanism to improve the direction of the Company's GCG initiatives and steps towards future performance. The findings of the GCG Assessment were followed up with the establishment of the CG and Risk Management Committees. To manage the risks in a more focused way, the Enterprise Risk Management (ERM) was set up with the target of finalizing the ERM Information System before the end of 2009.

Laporan Dewan Komisaris • Report from the Board of Commissioners

Selain itu, tindak lanjut pelaksanaan tanggung jawab Manajemen lebih dipertajam dengan dilaksanakannya penandatanganan Kontrak Manajemen oleh Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi yang menyatakan komitmen Direksi terhadap pencapaian *Key Performance Indicator* (KPI) serta komitmen pemberian penghargaan atau sanksi atas dasar tercapai atau tidak tercapainya KPI yang telah ditetapkan. Program lain yang dilakukan pada tahun 2008 adalah proses Transformasi Budaya "FLY-HI", yang akan menjadi landasan bagi perilaku/sikap kerja dari seluruh unsur di Perusahaan dalam mewujudkan visi dan misi organisasi.

Management accountability was strengthened in 2008 with the signing of the Management Contract by the Shareholders, BoC and BoD, which formalizes the BoD's commitment to the attainment of Key Performance Indicators (KPI) and commitment to endorsing awards or sanctions based on the achievement of the KPI. Another program instituted in 2008 is the Culture Transformation "FLY-HI" program, which serves as the basis for work conduct and attitude of all levels of the Company in realizing the organizational vision and mission.

Selanjutnya Garuda Indonesia memastikan kepatuhan terhadap Anggaran Dasar dari peraturan perundangan yang berlaku dan selanjutnya kepatuhan di seluruh tingkat organisasi terhadap Anggaran Dasar dan Peraturan termasuk dalam Penyelenggaraan RUPS, Rapat Komisaris, Rapat Direksi, Rapat Staf Pimpinan dan Rapat Evaluasi Kinerja. Perusahaan juga telah memulai penyusunan Pedoman Penciptaan Dokumen Kualitas.

Moving ahead, Garuda Indonesia ensures its compliance with the Articles of Association of the prevailing regulations, followed by compliance at all levels of the organization, including organizing the Shareholder meeting, BoC meetings, BoD meetings, Top Management meetings, and Performance Evaluation Meetings. The Company has started the production of Quality Document Guidelines.

Selama 2008 kami menilai bahwa penerapan tata kelola perusahaan di Garuda Indonesia telah berjalan cukup baik termasuk pelaksanaan fungsi dan tugas para komite.

Throughout 2008, the implementation of GCG in Garuda Indonesia, including the implementation of functions and duties of committees, has proceeded as planned.

Penutup

Akhir kata, kami dapat sampaikan bahwa secara umum tim Direksi telah berhasil dalam menjalankan Perusahaan berdasarkan panduan dan arahan strategis, serta prospek usaha yang dicanangkan di awal 2008 sehingga mencapai hasil yang maksimal di tengah kondisi usaha serta perekonomian yang sedang dilanda krisis.

Closing

In summary, the BoD team has been successful in running the company based on the strategic guidelines and direction, as well as business prospects introduced in early 2008, achieving maximal results amidst the economic and business crisis.

Selanjutnya, kami mendukung strategi dan langkah-langkah peningkatan kinerja Perusahaan sebagai landasan dalam menyelesaikan tahapan Turnaround di tahun 2009 dan pertumbuhan yang berkelanjutan pada tahun-tahun mendatang. Pertumbuhan ini dapat dilakukan sesuai dengan rencana memperluas *network*, baik domestik maupun internasional, meningkatkan kerja sama dengan maskapai internasional lainnya yang didukung oleh penambahan dan pembaharuan armada. Sehingga untuk selanjutnya Garuda Indonesia akan siap memasuki tahap privatisasi.

Moving forward we will support the strategies and steps to improve the Company's performance as the basis for finalizing the Turnaround phase in 2009 and sustainable growth in the coming years. This growth can be realized through the plans to expand our domestic and international networks, and promote partnerships with international airlines that are supported by the increase and revitalization of armada. Thus, Garuda Indonesia will be prepared to enter the privatization phase.

Kami menyadari bahwa seluruh pencapaian kinerja di atas tidak dapat terwujud tanpa kerja keras dan dedikasi seluruh manajemen dan karyawan Garuda Indonesia. Untuk itu, atas nama Dewan Komisaris, kami menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada manajemen dan seluruh karyawan atas pencapaian kinerja Perusahaan yang sangat berarti hingga saat ini.

We acknowledge that these achievements cannot be realized without the hard work and dedication of all management and employees. Therefore, on behalf of the BoC, we extend our highest appreciation and gratitude to the management and employees for their exemplary performance.

Penghargaan yang setinggi-tingginya juga kami sampaikan kepada seluruh pelanggan dan seluruh pihak yang turut mendukung perkembangan Garuda Indonesia hingga dapat mencapai posisi yang semakin baik saat ini. Untuk tahap selanjutnya, secara bersama-sama kami akan terus memacu kinerja yang lebih baik dan meraih aspirasi yang jauh lebih tinggi untuk menjadikan Garuda Indonesia sebagai perusahaan penerbangan nasional kebanggaan Bangsa dan Negara Indonesia.

We would also like to extend our deepest appreciation to all customers and parties who have supported the development of Garuda Indonesia, helping us reach the stronger position we are in today. For the next phase, we will drive performance together and aspire to make Garuda Indonesia an airline that deserves the national pride of the Indonesian Nation.

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Laporan Direksi • Report from the Board of Directors

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Menuju Tahapan Pertumbuhan yang Lebih Baik

Moving Towards Better Growth

Diiringi semangat kerjasama tim yang solid dari seluruh jajaran Garuda Indonesia Group, kinerja PT Garuda Indonesia (Persero) pada tahun 2008 mencapai hasil yang menggembirakan.

Along with solid teamwork at all levels of Garuda Indonesia Group, the performance of PT Garuda Indonesia (Persero) in 2008 has delivered encouraging results.

Good is not good when better is expected!

Laporan Direksi • Report from the Board of Directors

Dari kiri ke kanan • From left to right

Elisa Lumbantoruan
Direktur Strategi & IT
EVP Corporate Strategy & Information Technology

Eddy Porwanto
Direktur Keuangan
EVP Finance

Agus Priyanto
Direktur Niaga
EVP Commercial

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Achirina
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital & Corporate Support

Ari Sapari
Direktur Operasi
EVP Operations

Hadinoto Soedigno
Direktur Teknik
EVP Engineering & Maintenance

Tahun 2008 diawali dengan keberhasilan Garuda Indonesia meraih sertifikat keselamatan penerbangan bertaraf internasional – *IATA Operational Safety Audit* (IOSA) – yang dikeluarkan oleh *International Air Transport Association* (IATA) yang berkantor pusat di Geneva, Swiss. Sertifikat ini mengukuhkan Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan pertama dan satu-satunya dari Indonesia yang memiliki standar keselamatan tertinggi dan bertaraf internasional. Pencapaian ini merupakan upaya dan hasil kerja keras seluruh karyawan Garuda Indonesia selama dua tahun terakhir, dan atas pencapaian ini, kami menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya.

2008 began with the success of Garuda Indonesia in obtaining the certificate of IATA Operational Safety Audit (IOSA) – accredited by International Air Transport Association (IATA) headquartered in Geneva, Switzerland. The certificate affirms Garuda Indonesia as the first and only airline from Indonesia with the highest, internationally-acknowledged standards of safety. This achievement resulted from the efforts and hard work of all Garuda Indonesia employees over the last two years, and for these, we express our highest gratitude and appreciation.

Dalam pengembangan Garuda Indonesia ke depan, kami berpedoman pada Rencana Strategis Perusahaan tahun 2006-2010. Pada tahun 2008 Perusahaan telah memasuki tahapan *Turnaround* – setelah melalui tahapan *Survival* di tahun 2006 dan 2007 dengan hasil yang cukup menggembirakan.

As for Garuda Indonesia's future growth, referring to the Company's 2006-2010 strategic plan, the Company has embarked on the Turnaround phase in 2008 – following the satisfactory results of the survival phases in 2006 and 2007.

Di saat industri penerbangan dunia mengalami penurunan kinerja sebagai akibat krisis global yang melanda dunia sepanjang tahun 2008, dimana berdasarkan laporan IATA industri penerbangan dunia mengalami kerugian hingga USD 8,5 milliar dan pertumbuhan penumpang domestik juga mengalami penurunan, Garuda Indonesia pada periode Turnaround telah berhasil meraih berbagai pencapaian melalui Program Pokok Perusahaan yang disebut "Power 8".

The global aviation industry weakened considerably in 2008 as a result of global crisis. IATA reported that the world aviation industry suffered losses of up to US$8.5 billion and domestic passenger growth experienced a decline, In its Turnaround period, however, Garuda Indonesia recorded a number of achievements through its Main Corporate Program called "Power 8".

Program "Power 8" tersebut terdiri dari: Restrukturisasi Keuangan, Restrukturisasi Neraca, Restrukturisasi Organisasi dan Human Capital, Kehandalan dan Keselamatan Pesawat, Kenyamanan Pesawat, Peningkatan Kualitas Pelayanan, Konsep Baru dan Peningkatan Kapabilitas Pemasaran serta Peningkatan Citra.

Power 8 comprises: Financial Restructuring, Balance Sheet Restructuring, Organizational and Human Capital Restructuring, Aircraft Reliability and Safety, Comfort, Service Quality Improvement, New Concept and Improvement in Marketing Program and Image Recovery.

Laporan Direksi • Report from the Board of Directors

Dari ketiga sasaran utama Perusahaan: laba bersih, tingkat layanan (*service level*) dan ketepatan waktu penerbangan (*on time performance*; OTP), Garuda Indonesia berhasil meraih peningkatan yang cukup berarti sebagai landasan dalam melakukan "Quantum Leap" masa mendatang.

Of the three main targets: net income, service level and on time performance (OTP), Garuda was able to book significant improvements which laid the foundation to launch "Quantum Leap" in the future.

Pencapaian 2008

Garuda Indonesia mencatat peningkatan laba usaha hingga mencapai Rp 1,19 triliun di tahun 2008 dibandingkan Rp 221,2 milliar di tahun 2007, atau naik sebesar 436,6%. Sementara laba bersih naik hingga 1.012,3% menjadi Rp 669,5 milliar di tahun 2008 dibandingkan Rp 60,2 milliar di tahun 2007.

2008 Achievements

Garuda Indonesia recorded an operating income increase of 436.6% to Rp 1.19 trillion in 2008 compared to Rp 221.2 billion in 2007. Net income meanwhile rose by 1,012.3% to Rp 669.5 billion in 2008, compared to Rp 60.2 billion in 2007.

Meskipun pencapaian ini dari sisi kinerja keuangan sudah melebihi sasaran yang telah ditetapkan, restrukturisasi hutang belum dapat kami selesaikan berkaitan dengan situasi kondisi krisis global yang sedang dihadapi para kreditor. Namun demikian, kami tetap optimis bahwa restrukturisasi hutang akan dapat diselesaikan sebelum akhir tahun 2009 dengan kesepakatan yang menguntungkan kedua belah pihak.

Our financial performance this year has surpassed all targets. However, our creditors encountered some challenges with our debt restructuring due to the global crisis. Nonetheless, we are optimistic that the debt restructuring can be settled before the end of 2009 through mutual agreement.

Kinerja keuangan yang positif di tahun 2008 juga didukung oleh pencapaian kinerja dari sisi pelayanan dan operasional. Dari sisi tingkat pelayanan, tahun 2008 mencatat kenaikan standar Skytrax dari Bintang 3 menjadi Bintang 3 Plus, sedangkan tingkat ketepatan waktu penerbangan (OTP) di tahun 2008 meningkat menjadi 83,9% dibandingkan tahun sebelumnya yang sebesar 76,3%.

The positive financial performance in 2008 was also supported by increased performance in services and operations. Improvements to our services resulted in a rise in our Skytrax rating from 3 Star to 3 Star Plus, while the OTP in 2008 surged to 83.9% compared to 76.3% the previous year.

Menuju "High Performance Organization"

Sebagai perwujudan sasaran strategis di tahun 2008, "Power 8" menjadi dasar bagi kami dalam menyatukan tujuan Perusahaan ke dalam kerangka kerja dan sasaran-sasaran yang perlu mendapat prioritas. Dengan demikian, diharapkan terjadi kesamaan tujuan Perusahaan agar setiap unit kerja dalam tubuh Garuda Indonesia Group dapat saling mendukung dan menciptakan budaya kerjasama yang sinergis serta disiplin dalam eksekusi dan implementasinya.

Moving Towards "High Performance Organization"

To realize our strategic targets in 2008, "Power 8" provided the foundation for integrating corporate objectives into a framework and prioritized targets. This will build on the shared Company's goals so that every working unit in Garuda Indonesia is mutually supportive and works together as a synergized team, upholding a culture of discipline in execution and implementation.

Dari sisi restrukturisasi organisasi, kami melanjutkan upaya-upaya yang telah kami laksanakan sejak 2 tahun yang lalu, antara lain perampingan struktur organisasi dalam bentuk optimalisasi *span of control* serta sosialisasi nilai-nilai perusahaan secara intensif. Nilai-nilai perusahaan yang disingkat 'FLY HI' terdiri dari eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness serta Integrity diharapkan dapat menjadi budaya yang diwujudkan dalam perilaku kerja seluruh karyawan Garuda Indonesia. Selain itu dilakukan penerapan *Employee Performance Plan* bagi masing-masing fungsi dan individu di setiap tingkat organisasi guna mendorong terciptanya sistem pelaksanaan kerja secara menyeluruh sejalan dengan implementasi *balance score card* di pertengahan 2008.

We will continue with the organizational restructuring started 2 years ago, including optimizing the span of control and socializing our corporate values. The values abbreviated as 'FLY HI' are eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, and Integrity, which will be infused in the working culture and translated in the work ethic of all Garuda Indonesia employees. We also implemented an Employee Performance Plan for every position in the organization to enable the implementation of the balance score card in mid-2008.

Optimalisasi produktivitas karyawan terus ditingkatkan, antara lain dengan melakukan Program Pensiun Sukarela (PPS) sebagai pilihan bagi karyawan mengingat dinamika usaha serta tingginya tuntutan kompetensi di tengah persaingan yang semakin ketat. Hasilnya rasio pendapatan per karyawan meningkat dari Rp 2,81 miliar per pegawai di tahun 2007 menjadi Rp 3,18 miliar per pegawai di tahun 2008. Bahkan, untuk meningkatkan rasa memiliki dan kebanggaan terhadap perusahaan, pada tahun 2008 Perusahaan meluncurkan *theme song* "Kebanggaanku" atau "My Pride" yang semakin mengukuhkan dan mendorong semangat kerja seluruh jajaran karyawan.

The optimization of employee productivity is continuously improved through the Voluntary Retirement Program (PPS), a choice of exit strategy for employees considering the current business dynamics and demand for competency amidst the tighter competition. Through this system, revenue per employee grew from Rp 2.81 billion per employee in 2007 to Rp 3.18 billion per employee in 2008. To increase the sense of belonging to the Company, in 2008 the Company launched a theme song "My Pride" that further strengthened and motivated all employees.

Perbaikan Pendapatan dan Efisiensi Operasional

Faktor lain yang mendukung peningkatan pendapatan perusahaan adalah kenaikan *passenger yield* di tahun 2008 dari USc 7,8 menjadi USc 9,5 sebagai hasil dari strategi pemasaran dan penetapan harga yang efektif meskipun tingkat *Seat Load Factor* (SLF) mengalami penurunan dari tahun 2007 sebesar 77,5% menjadi 76,5% di tahun 2008. Available Seat Kilometer (ASK) penerbangan juga mengalami peningkatan sebesar 11% menjadi 20.116 juta, sedangkan *Revenue Passenger Kilometer* (RPK) meningkat 9,7% menjadi 15.395 juta pada tahun 2008. Disamping itu, tingkat

Improvements in Revenue and Operational Efficiency

Another contributing factor to the growth in revenue is the passenger yield increase in 2008 from USc7.8 to USc 9.5 as a result of our marketing strategy and effective pricing, even though the Seat Load Factor (SLF) declined from 77.5% in 2007 to 76.5% in 2008. The Available Seat Kilometer (ASK) of regular flights has also increased by 11% to 20,116 million, while the Revenue Passenger Kilometer (RPK) increased by 9.7% to 15,395 million in 2008.

Laporan Direksi • Report from the Board of Directors

regularity terus ditingkatkan selama tahun 2008 dan berhasil mencapai level 95,5% atau naik signifikan dari level 78% pada tahun 2007.

The regularity level was continuously enhanced throughout 2008, reaching 95.5%, a significant increase from 78% 2007.

Sejalan dengan intensifikasi *network* penerbangan yang kami laksanakan, tingkat utilisasi pesawat pada tahun 2008 mengalami peningkatan menjadi 9:50 jam per hari dibandingkan tahun 2007 yang sebesar 9:35 jam per hari. Hal ini menunjukkan keberhasilan Perusahaan dalam mengoptimalisasikan armada yang ada meskipun terjadi penambahan jalur domestik maupun internasional.

In line with the network intensification of our aircraft, the aircraft utilization in 2008 increased to 9:50 hours per day compared to 9:35 hours per day in 2007. This indicates the Company's success in optimizing its existing fleet, despite the increase in domestic and international flight routes.

Sebagai dampak dari kenaikan harga bahan bakar di tahun 2008, maka tingkat Cost/Available Seat Kilometer (ASK) mengalami kenaikan dari USc 6,1/ASK menjadi USc 7,7/ASK. Namun demikian, karena adanya perbaikan *yield*, maka walaupun terjadi peningkatan *cost* namun Perusahaan tetap dapat membukukan laba.

The impact of the fuel price increase in 2008 was the increase in Cost/Available Seat Kilometer (ASK) from Usc 6.1/ASK to USc 7.7/ASK. Nevertheless, given the improvement in yield, the Company was still able to book a profit despite the increase in costs.

Menuju Tata Kelola Perusahaan Yang Lebih Baik

Sejalan dengan persiapan untuk menjadi perusahaan publik, Perusahaan terus melaksanakan implementasi tata kelola perusahaan (Good Corporate Governance: GCG) secara bertahap, konsisten dan melakukan peningkatan serta perbaikan yang berkelanjutan berdasarkan standar *best practice* yang berlaku. Setelah memiliki tatanan struktur tata kelola yang komprehensif maka pada tahun 2008, Garuda Indonesia melakukan penataan kembali penerapan GCG dengan mengkaji ulang penerapan aspek GCG serta melengkapi program-program yang mendukung ekspansi Perusahaan pada tahun 2009 dan selanjutnya.

Aiming for Better Good Corporate Governance

In line with the preparation to become a public company, Garuda Indonesia continues to phase in Good Corporate Governance (GCG) practices and enhance and improve its prevailing "best practices". Having secured a comprehensive GCG structure, Garuda carried out a "rearrangement of GCG implementation" in 2008 by reviewing all aspects of GCG implementation and completing programs to support the company expansion in 2009 and beyond.

Penataan kami mulai dengan melaksanakan GCG *assessment* yang dilakukan oleh Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) sebagai lembaga penilai independen yang mengukur kesesuaian penerapan GCG di Garuda Indonesia dengan *best practice* dan selanjutnya memberikan masukan untuk perbaikan yang dibutuhkan, sehingga penerapan GCG senantiasa berjalan optimal. Dalam *assessment* tahun 2008, Garuda Indonesia memperoleh nilai 80,44 dari skala 100, masuk dalam kategori "baik" berdasarkan 6 (enam) aspek yang diukur.

The rearrangement started with a GCG assessment by the Financial and Development Audit Board (BPKP), an independent institution that assessed Garuda Indonesia's compliance with GCG practices against the best practices and provided feedback for improvements which helped the implementation of GCG practices to proceed optimally. In 2008, Garuda Indonesia scored 80.44 on a 100 point scale and received a "good" rating based on 6 (six) measured aspects.

Berdasarkan hasil *assessment*, kami melakukan tindak lanjut dengan pembentukan proyek *Enterprise Risk Management* (ERM) serta penandatanganan Kontrak Manajemen yang menyatakan komitmen Direksi dalam pencapaian *Key Performance Indicator* (KPI) tahun 2008. Sepanjang tahun 2008 tidak terjadi perubahan sususan anggota Direksi.

We followed up the assessment results by setting up the Enterprise Risk Management (ERM) project and the signing of Management Contract that formalizes the Board of Directors' commitment to achieving the Key Performance Indicators (KPI) in 2008. There were no changes to the Board of Directors in 2008.

Dalam program penataan kembali penerapan GCG, Garuda Indonesia juga melakukan koordinasi proses transformasi budaya serta proses kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Sosialisasi GCG dilakukan secara lebih intensif melalui berbagai media, termasuk artikel serta penyebaran informasi GCG secara *on-line* melalui media intranet.

The GCG rearrangement program prepared Garuda Indonesia for the cultural transformation process and compliance with prevailing regulations. The socialization of GCG has been conducted more intensively through a variety of media, including print and online publications through the intranet.

Menuju Pertumbuhan Berkelanjutan

Dalam kaitan dengan pengembangan Perusahaan ke depan, kami menyadari bahwa tahun 2009 merupakan tahun yang penuh dengan tantangan. Bahkan IATA – yang beranggotakan 230 maskapai penerbangan utama dunia – memperkirakan akan terjadi kerugian sebesar USD 4,7 miliar sebagai dampak dari resesi global yang akan mengurangi jumlah penumpang dan kargo di tahun 2009. Namun demikian, dengan mengandalkan potensi pasar domestik serta kekuatan internal sebagai hasil peningkatan produktivitas yang kami lakukan dalam periode dua tahun terakhir ini dan sejalan dengan kerangka rencana strategis perusahaan 2006-2010, kami tetap memiliki keyakinan untuk terus tumbuh secara signifikan dalam beberapa tahun ke depan baik dari sisi finansial maupun pengembangan usaha.

Moving Towards Sustainable Growth

We understand that 2009 will be a challenging year. IATA – with 230 major airline members – estimates that losses will total US$4.7 billion as a result of the global recession due to the reduced number of passengers and cargo in 2009. However, relying on the domestic market potential and internal strength resulting from productivity improvements in the last two years and in line with the 2006-2010 strategic plan, we are confident we will see significant financial and business growth in the years to come.

Laporan Direksi • Report from the Board of Directors

Disamping itu, dengan diraihnya pengakuan standar keselamatan penerbangan dunia IOSA, kami yakin akan dapat meningkatkan kerjasama dengan berbagai maskapai internasional dalam memperluas *network* penerbangan dalam kaitan untuk menyiapkan Garuda Indonesia menjadi salah satu anggota aliansi penerbangan global.

Having secured the IOSA international flight safety certification standard, we are confident in our ability to enhance our partnerships with international airlines to expand our flight network and prepare Garuda Indonesia to become a member of global alliances.

Tahun 2009 akan menjadi *milestone* dalam pengembangan dan peningkatan seluruh aspek pelayanan mulai dari aspek *branding* hingga *service delivery* kepada para pelanggan. Infrastruktur yang kami perbaharui dan terus kami kembangkan termasuk penambahan armada 25 pesawat Boeing 737-800 Next Generation (B 737-800 NG) yang akan mulai datang dari Boeing Company secara bertahap dari pertengahan tahun 2009 hingga tahun 2011. Di samping itu, untuk mendukung kegiatan operasional penerbangan jarak jauh, kami juga telah memesan 10 pesawat Boeing 777-300 ER (*Extended Range*) yang akan mulai bergabung dalam jajaran armada Garuda Indonesia pada tahun 2011 mendatang. Pada pertengahan semester kedua 2009 kami juga menambah armada lagi dengan 4 pesawat Airbus 330-200.

2009 will be a milestone for the improvement and enhancement of services, from "branding" to "service delivery" to our customers. The upgraded infrastructure will be continuously enhanced, including the addition of 25 Next Generation Boeing 737-800s (B 737-800 NG), which will be sent by Boeing Company in phases from mid-2009 to 2011. To support our long-distance flights we have ordered 10 Boeing 777-300 ERs (Extended Range), which will complement our fleet in 2011. In the middle of the second semester of 2009 we will also add 4 Airbus 330-200s.

Sehubungan dengan rencana *go public*, Garuda Indonesia secara bertahap telah melakukan persiapan-persiapan serta memperoleh persetujuan prinsip dari pemegang saham. Namun demikian, sejalan dengan harapan membaiknya kondisi pasar, kami terus meningkatkan aspek-aspek transparansi di dalam internal Perusahaan.

Garuda Indonesia underwent thorough preparations and obtained principal approval from its shareholders in order to go public. This, together with improvements in the market condition, will continue to improve our transparency internally.

Sebagai akhir kata, kami menyadari bahwa seluruh pencapaian di tahun 2008 serta rencana-rencana yang kami siapkan di tahun-tahun mendatang tidak mungkin akan dapat kami capai tanpa dukungan dari setiap insan di Garuda Indonesia Group serta kepercayaan dari para pelanggan, mitra usaha, Pemegang Saham, Pemerintah dan para *Stakeholders* lainnya. Untuk itu, sekali lagi kami ingin mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya dan berharap untuk dapat terus memberikan yang terbaik bagi kemajuan Garuda Indonesia agar dapat menjadi kebanggaan Bangsa dan Negara Indonesia di kancah dunia penerbangan internasional.

In closing, we understand that all achievements in 2008 and plans for the coming years would not be possible without the support from each and every employee in Garuda Indonesia Group and the trust from our customers, business partners, shareholders, the government and other stakeholders. To all, we would like to express our biggest appreciation and look forward to performing our utmost towards Garuda Indonesia's progress to allow it to grow to be the pride of the Indonesian Nation on the international stage.

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Mengoptimalkan Kapasitas Operasional untuk Meningkatkan Kinerja

Optimizing Operational Capacity to Improve Performance

Tinjauan Industri • Industry Overview

Peluang di Tengah Ketidakpastian

Opportunities Amidst Uncertainty

Di tengah pertumbuhan ekonomi nasional yang moderat dan kenaikan jumlah wisman yang cukup besar, Perusahaan menghadapi tantangan berupa tingginya harga bahan bakar, ketatnya persaingan bisnis dan depresiasi nilai Rupiah.

Despite the moderate national economy growth and an increase in the number of foreign tourists, the Company faced numerous challenges from the high fuel prices, intense competition and depreciation of Rupiah.

Situasi Makro dan Persaingan

Pertumbuhan ekonomi nasional yang cukup moderat memberikan peluang bisnis yang berkelanjutan. Pada tahun 2008, perekonomian Indonesia mencatat pertumbuhan sekitar 6,1%, sebagaimana yang dilaporkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS). Pertumbuhan ini didorong oleh kuatnya permintaan domestik, khususnya konsumsi masyarakat, pertumbuhan ekspor dan peningkatan investasi yang tinggi.

Jumlah wisatawan mancanegara (wisman) ke Indonesia lewat 11 pintu masuk utama selama tahun 2008 mencapai 6,2 juta orang, meningkat 13,2% dibanding jumlah wisman tahun lalu sebanyak 5,5 juta orang, menurut BPS.

Perkembangan ini sangat menguntungkan bagi kalangan industri pariwisata dan menunjukkan meningkatnya daya saing pariwisata nasional. Nilai tukar rata-rata Rupiah terhadap Dollar Amerika tahun 2008 dan akhir tahun terdepresiasi masing-masing 4,3% dan 16,3%. Kurs rata-rata tahun 2008 IDR 9.529 per Dollar Amerika. Kurs per 31 Desember 2008 IDR 10.950 per Dollar Amerika.

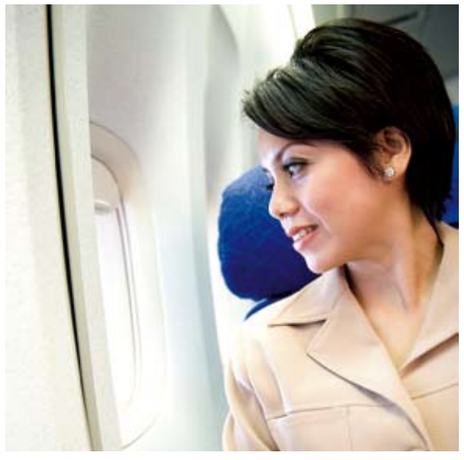
Macro Situation & Competition

The moderate national economic growth offered sustainable business opportunities. In 2008, the Indonesian economy grew by around 6.1%, as reported by the Indonesian Central Statistics Agency (BPS). This growth was spurred by strong domestic demand, especially due to public consumption, an increase in exports and a significant rise in investments.

The number of foreign tourists to Indonesia via 11 main entry points in 2008 reached 6.2 million, an increase of 13.2% compared to last year, which was at 5.5 million according to BPS.

Such developments were particularly conducive for the tourism industry and signaled an improved competitiveness in Indonesian tourism. The average exchange rates of Rupiah against the US Dollar in 2008 and at the end of 2008 depreciated by 4.3% and 16.3% respectively. The average exchange rate in 2008 was Rp 9.529/US$. However, on 31 December 2008 the rate was Rp 10.950/ US$.

Tinjauan Industri • Industry Overview

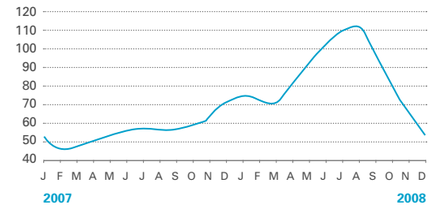


Tabel 1 Table 1
Perkembangan Wisman, Perekonomian, Nilai Tukar dan Harga Bahan Bakar Tahun 2008
Growth of Foreign Tourists, Economy, Exchange Rate and Fuel Prices in 2008

Uraian Description	Perkembangan Growth
Jumlah Wisman Total Foreign Tourists	13,2%
Perekonomian Nasional National Economy	6,1%
Nilai Tukar rata-rata IDR terhadap USD Average Exchange Rate IDR vs US$	-4,3%
Harga rata-rata bahan bakar Average Fuel Price	51,7%

Sumber Source:
BPS, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI, Garuda Indonesia (diolah)
Central Statistics Agency (BPS), the Republic of Indonesia Coordinating Ministry For Economics Affairs, Garuda Indonesia (processed)

Gambar 1 Figure 1
Harga Bahan Bakar Januari 2007-Desember 2008
Fuel Prices January 2007-December 2008
(USCents/liter)



Dengan komponen biaya dan saldo kewajiban dalam mata uang Dollar yang cukup dominan, depresiasi Rupiah ini berdampak negatif terhadap kinerja Perusahaan.

As a fair amount of the Company's costs and debts were denominated in USD, the depreciation had a negative impact on the Company's performance.

Harga bahan bakar avtur pesawat terbang meningkat tinggi dengan tren yang menurun mulai bulan September 2008 (Lihat Gambar 1). Rata-rata harga bahan bakar tahun 2008 yang dibayar Perusahaan USCents 85,95 per liter, naik 51,7% dibanding tahun 2007 seharga USCents 56,68 per liter. Kenaikan harga bahan bakar ini menyebabkan industri penerbangan menanggung biaya bahan bakar yang tinggi dan menekan keuntungan, meskipun maskapai penerbangan telah mengenakan biaya tambahan bahan bakar *(fuel surcharge)* dan Perusahaan menerapkan program *fuel conservation*.

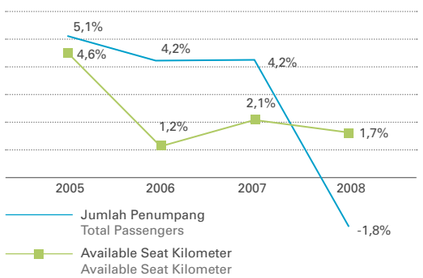
The prices of aircraft fuel (avgas) increased considerably, with a decreasing trend starting from September 2008 (see figure 1). The average fuel price in 2008 paid by the Company was US$ 0.8595 per liter, rising 51.7% on 2007's of US$ 0.5668 per liter. The effect is that the airline industry bore a high fuel cost that squeezed its profits, despite the fuel surcharges applied by airline companies and the fuel conservation program by Garuda Indonesia.

Sementara itu persaingan bisnis yang berlangsung dalam industri penerbangan di Indonesia semakin tajam. Sejumlah operator nasional menambah armada untuk ekspansi. Pasar internasional ramai diisi oleh maskapai penerbangan asing yang melayani rute-rute yang terhubung dengan bandara-bandara internasional Indonesia.

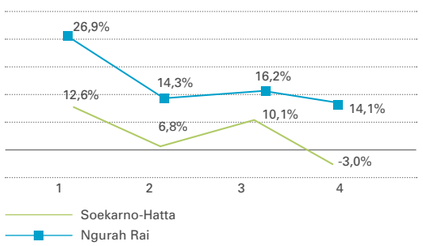
Business competition has been increasingly intense. Several national carriers expanded their fleets. The international market was crowded by foreign airlines serving routes linked with international airports in Indonesia.

Tinjauan Industri • Industry Overview

Gambar 2 Figure 2
Pertumbuhan Jumlah Penumpang & ASK
Penerbangan Internasional Asia Pasifik
Tahun 2005-2008
Growth of Total Passengers & ASK
Asia Pacific International Flights 2005-2008



Gambar 3 Figure 3
Pertumbuhan Jumlah Penumpang ke Luar Negeri
dari Bandara Soekarno-Hatta & Ngurah Rai
Triwulan I-IV Tahun 2008
Growth of Outbound Passengers
from Soekarno-Hatta & Ngurah Rai Airports
Quarter I-IV 2008



Sumber Source : BPS

Situasi Industri
Segmen Penumpang
Penumpang Internasional

Pertumbuhan jumlah penumpang internasional pada tahun 2008 tercatat oleh Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA) sebesar 1,6%, mengalami tekanan sebesar 5,8% dibandingkan pertumbuhan tahun sebelumnya 7,4%. Pertumbuhan trafik ini dibawah kenaikan kapasitas 3,5% (TTG Daily News, 2 Februari 2009). Krisis finansial global telah menyebabkan orang berfikir ulang untuk berpergian.

Arus penumpang penerbangan internasional Asia Pasifik mengalami penurunan 1,8% dari 144 juta orang pada tahun 2007 menjadi 141,5 juta orang pada 2008. Trafik penumpang pengguna maskapai penerbangan anggota *Association of Asia Pacific Airlines* (AAPA) menurun drastis pada triwulan keempat 2008 (Press Release AAPA Issue 2009;01). Penurunan arus penumpang terjadi meskipun kapasitas *Available Seat Kilometres* (ASK) meningkat 1,7% (lihat Gambar 2).

Industry of International
Passengers Segment
International Passengers

The International Air Transport Association (IATA) reported 1.6% growth in the number of international passengers in 2008, growth recorded down by 5.8% from 7.4% the previous year. 2008's traffic growth was below the increased capacity at 3.5% (TTG Daily News, 2 February 2009). The global financial crisis has made people reconsider their travels.

The passenger flow of international flights in Asia Pacific declined by 1.8% from 144 million in 2007 to 141.5 million in 2008. The traffic of passengers flying with Association of Asia Pacific Airlines (AAPA) member airlines fell drastically during the fourth quarter of 2008. (AAPA Press Release Issue 2009;01) The decrease in passengers is in contradiction with the increase in Available Seat Kilometers (ASK) by 1.7% (see figure 2).

Sementara itu jumlah penumpang ke luar negeri yang diangkut oleh seluruh maskapai penerbangan dari bandara-bandara Indonesia pada tahun 2008 mencapai 7,1 juta orang, meningkat 10,9% menurut BPS.

Bandara terbesar yang dilalui oleh penumpang internasional Indonesia adalah bandara Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai. Bandara Soekarno-Hatta tercatat dilalui oleh 3,6 juta orang, meningkat 6,2%. Pada triwulan IV 2008 pertumbuhan jumlah penumpang dari bandara Soekarno-Hatta dibanding periode yang sama tahun sebelumnya mengalami penurunan 3% disebabkan oleh krisis keuangan. Bandara Ngurah Rai melayani 2,1 juta orang, meningkat 17%. Pertumbuhan triwulanan jumlah penumpang ke luar negeri ditunjukkan dalam Gambar 3.

Total outbound passenger traffic served by all airlines from airports in Indonesia in 2008 reached 7.1 million, an increase of 10.9% according to BPS.

The busiest Indonesian airports in terms of international passengers were Soekarno Hatta and Ngurah Rai. Soekarno Hatta was passed through by 3.6 million, a 6.2% rise. In the fourth quarter of 2008, the growth of passengers from Soekarno-Hatta airport compared to the previous corresponding period declined by 3% due to the financial crisis. Ngurah Rai Airport served 2.1 million passengers, an increase of 17%. The growth of quarterly outbound passengers is shown in Figure 3.

Tinjauan Industri • Industry Overview

Tabel 2 Table 2
Perkembangan Jumlah Penumpang dan Kargo udara Internasional Indonesia Tahun 2007-2008
(ribuan orang penumpang/ton kargo)
Growth of Total Passengers and Indonesia's International Air Cargo 2007-2008
(thousand passengers/tons cargo)

Uraian Description	2008	2007	Pertumbuhan Growth
Penumpang ke Luar Negeri Outbound Passengers			
Jumlah Total	7.135	6.435	10,9%
Soekarno-Hatta	3.583	3.375	6,2%
Ngurah Rai	2.110	1.804	17,0%
Penumpang dari Luar Negeri Inbound Passengers			
Jumlah Total	6.829	6.142	11,3%
Soekarno-Hatta	3.456	3.305	4,6%
Ngurah Rai	2.095	1.661	26,1%
Kargo Udara Internasional International Air Cargo			
Muat (outbound)	176.818	155.298	13,9%
Bongkar (inbound)	162.385	110.750	46,6%

Sumber Source: BPS

Adapun jumlah penumpang dari luar negeri yang masuk melalui bandara internasional meningkat 11,2% dari 6,1 juta orang menjadi 6,8 juta orang. Pertumbuhan jumlah penumpang yang masuk melalui bandara Ngurah Rai mencapai 26,1%, menandakan kembali semaraknya pariwisata di Bali yang merupakan *icon* destinasi wisata Indonesia. Data selengkapnya ditempatkan dalam Tabel 2.

Penumpang Domestik

Jumlah penumpang domestik yang diangkut oleh seluruh maskapai penerbangan domestik meningkat hanya 2,4% dari 31,2 juta orang pada tahun 2007 menjadi 31,9 orang pada tahun 2008, sesuai laporan BPS (lihat Gambar 4). Laju pertumbuhan trafik penumpang mengalami tekanan dan pada triwulan ketiga dan keempat mengalami penurunan masing-masing 9,9% dan 7,9%. Hal ini disebabkan oleh:

1. Kenaikan harga tiket setelah diterapkan kebijakan *fuel surcharge*,
2. Penurunan daya beli masyarakat sebagai akibat kenaikan harga BBM bersubsidi dan inflasi yang melonjak,
3. Penurunan kapasitas industri penerbangan domestik.

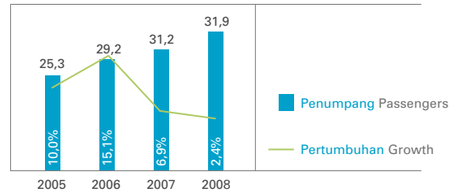
Inbound passengers from overseas via international airports was up 11.2% from 6.1 million to 6.8 million. The growth of inbound passengers to Ngurah Rai was recorded at 26.1%, indicating the revival of tourism in Bali, which is an icon of Indonesian tourism. The complete data can be found in Table 2.

Domestic Passengers

The number of domestic passengers served by all domestic airlines increased by 2.4% from 31.2 million in 2007 to 31.9 million in 2008, according to the BPS report (see Figure 4). The rate of passenger traffic growth experienced a decline by 9.9% and 7.9% in the third and fourth quarters respectively, which was attributable to the following factors:

1. Rise in ticket prices following the fuel surcharge policy,
2. Decline in public purchasing power due to the rise in subsidized fuel prices and inflation,
3. Decrease in the capacity of domestic aviation industry.

Gambar 4 Figure 4
Jumlah Penumpang Domestik Tahun 2005-2008
Total Domestic Passengers 2005-2008



Sumber Source: BPS

Segmen Kargo
Kargo Internasional

Dari sisi kargo, volume pengiriman barang melalui angkutan udara secara global pada tahun 2008 turun 4%, setelah tumbuh 4,3% pada tahun 2007 sebagaimana laporan IATA (Harian Bisnis Indonesia, 3 Februari 2009). Krisis finansial menyebabkan perdagangan dunia melambat sehingga trafik kargo udara dunia menurun.

Cargo Segment
International Cargo

Global air cargo transports in 2008 were down 4% after experiencing 4.3% growth in 2007 as reported by IATA (Business Indonesia daily, 3 February 2009). The financial crisis led to slower global trade, pushing down air cargo traffic.

Tinjauan Industri • Industry Overview

Tabel 3 Table 3
Trafik Penerbangan Internasional Asia Pasifik Tahun 2007-2008
Asia Pacific International Flights Traffic 2007-2008

Uraian Description	2008	2007	Pertumbuhan Growth
Penumpang (000) Passengers (000)	141.478	144.016	-1,8%
RPK (juta) RPK (million)	594.731	600.510	-1,0%
ASK (juta) ASK (million)	791.845	778.568	1,7%
Seat Load Factor	75,1%	77,1%	-2,0 pp
Freight Tonne Kilometres	52.898	56.362	-6,1%
Freight Available Tonne Kilometres	80.600	84.783	-4,9%
Cargo Load Factor	65,6%	66,5%	-0,9 pp

Sumber Source: AAPA Press Release, Issue 2009: 01

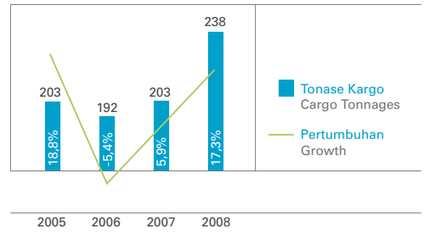
Trafik kargo udara internasional AAPA, dinyatakan dalam *freight tonne kilometres* (FTKs), turun sebesar 6,1% dibanding tahun sebelumnya. Hal ini disebabkan oleh penurunan ekonomi dunia yang menurunkan aktivitas ekspor dan impor barang dan pengurangan kapasitas kargo *freight available tonne kilometres* (FATKs) 4,9% (lihat Tabel 3).

Akan tetapi, trafik kargo udara internasional Indonesia menunjukkan pertumbuhan yang kuat. Kargo yang datang dari luar negeri meningkat 46,6% dari 110 ribu ton pada tahun 2007 menjadi 162 ribu ton pada tahun 2008 menurut BPS. Sedangkan arus kargo udara yang diangkut ke luar negeri naik 13,9%. Rincian perkembangan kargo internasional dapat dilihat dalam Tabel 2.

The AAPA's international air cargo traffic, measured in freight tonne kilometers (FTKs), dropped by 6.1% compared to the previous year. This was caused by the decline in the world economy that lessened export and import activities as well as the capacity of Freight Available Tonne Kilometers (FATK) by 4.9% (see table 3).

Nonetheless, international air cargo traffic in Indonesia demonstrated strong growth. Based on BPS data, inbound cargo traffic from overseas rose by 46.6% from 110,000 tonnes in 2007 to 162,000 tonnes in 2008. Meanwhile, outbound cargo traffic went up 13.9%. The details of international cargo growth can be found in table 2.

Gambar 5 Figure 5
Kargo Udara Domestik Tahun 2005-2008
Domestic Air Cargo 2005-2008



Sumber Source: BPS

Kargo Domestik

Perkembangan trafik kargo udara domestik menunjukkan peningkatan sebesar 17,3%, sebagaimana dilaporkan BPS. Jumlah kargo udara yang diangkut mencapai 238 ribu ton, didorong oleh aktivitas perdagangan yang kondusif. Gambar 5 memperlihatkan tren pertumbuhan selama empat tahun terakhir.

Walau kondisi pasar saat ini sarat dengan berbagai tantangan, namun potensi pertumbuhan masih cukup besar sehingga menjadikan industri penerbangan nasional tetap prospektif.

Domestic Cargo

Domestic air cargo traffic showed an increase of 17.3% according to BPS. The total transported air cargo reached 238,000 tonnes, driven by positive trade activities. Figure 5 presents the growth trend over the last four years.

Despite the challenging market conditions, the potential for growth is still high, maintaining the prospect of the national airline industry.

Tinjauan Operasional • Overview of Operations

Fokus Sebagai Full Service Carrier

Sebagai maskapai yang mengutamakan kepuasan pelanggan, Garuda Indonesia memiliki tujuan untuk memberikan *Operational Excellence* melalui pelayanan penerbangan yang prima, nyaman serta berdasarkan standar-standar keselamatan tingkat dunia.

As an airline that prioritizes customer satisfaction, Garuda Indonesia's objective is to provide Operational Excellence through premium and comfortable flight services, based on global safety standards.

Focus As A Full Service Carrier

Garuda Indonesia dan Tinjauan Operasi 2008

Tinjauan Umum

Garuda Indonesia melakukan usaha di bidang jasa angkutan udara niaga, serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perusahaan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing untuk mendapatkan keuntungan guna meningkatkan nilai tambah perusahaan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Kegiatan usaha Perusahaan meliputi:

1. Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri,
2. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri,
3. Reparasi dan pemeliharaan pesawat udara baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga,
4. Jasa penunjang operasional angkutan udara niaga, meliputi *catering* dan *ground handling* baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga,

Garuda Indonesia and Operation Overview 2008

General Overview

Garuda Indonesia is engaged in commercial air transportation services. It optimizes resource utilization and implements the principles of a limited liability company to produce high quality and competitive goods, which secure higher profits and improve the added value of the company.

The business activities of the Company include:

1. Scheduled commercial air transportation for domestic and overseas passengers, goods and postal services.
2. Non-scheduled air transportation for domestic and overseas passengers, goods and postal services.
3. Repairs and maintenance of its own aircraft or those of third parties
4. Commercial air transportation operation support services, covering catering and ground handling for its own needs or those of third parties.

Tinjauan Operasional • Overview of Operations

5. Jasa layanan sistem informasi yang berkaitan dengan industri penerbangan baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga,
6. Jasa layanan konsultasi yang berkaitan dengan industri penerbangan,
7. Jasa layanan pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan industri penerbangan baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga,
8. Jasa pelayanan kesehatan personil penerbangan baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga.

5. Information system services connected with the airline industry, either for its own needs or those of third parties.
6. Consultation services connected with the airline industry.
7. Education and training services that are connected with the airline industry for its own needs or those of third parties.
8. Health services for flight personnel for its own needs or those of third parties.

Untuk mendukung pencapaian Perusahaan, terdapat tiga *Strategic Business Unit* (SBU) dan empat Anak Perusahaan yang terkonsolidasi dalam laporan keuangan yang berakhir tahun 2008.

To support the attainment of the Company's goals, three strategic business units (SBU) and four subsidiaries are consolidated in the financial report ending in 2008.

Strategic Business Unit (SBU) adalah unit usaha mandiri dalam Perusahaan yang berorientasi pada optimasi sumber daya yang bertujuan memaksimalkan nilai Perusahaan dengan memberikan hasil produksi dan layanan jasa kepada pelanggan baik dalam maupun di luar korporasi. SBU yang dimiliki adalah Garuda Sentra Medika (GSM), Garuda Cargo dan Citilink.

An SBU is an independent business unit in the Company that is focused on optimizing its resources to maximize the value of the Company by providing the production result and services to internal as well as external customers. The SBUs owned by the company are Garuda Sentra Medika (GSM), Garuda Cargo and Citilink.

Anak Perusahaan adalah suatu badan hukum tersendiri yang dibentuk untuk mendukung kegiatan Perusahaan yang dikelola secara mandiri namun masih dalam kontrol Perusahaan, terdiri dari PT Aerowisata, PT Abacus DSI, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia dan PT Lufthansa Systems Indonesia.

A subsidiary is a separate legal entity that is established to support the Company's activities, and managed independently under the control of the Company. They are PT Aerowisata, PT Abacus DSI, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia and PT Lufthansa Systems Indonesia.

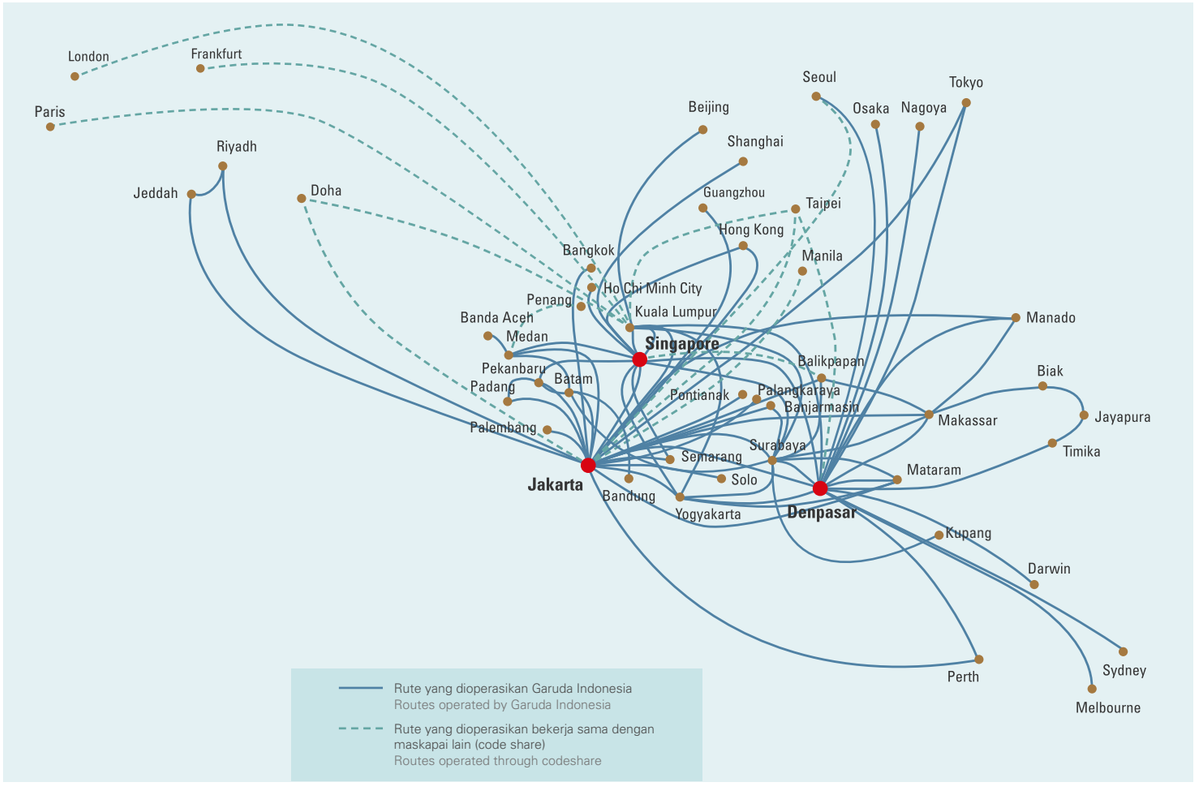
Di tengah situasi industri yang penuh tantangan, sepanjang 2008, kami berhasil meraih peningkatan pendapatan penumpang, penumpang haji dan *charter*, kargo serta dari angkutan pos dan bagasi lebih. Berikut pemaparan informasi seputar tinjauan usaha Garuda Indonesia sepanjang 2008.

Despite the challenging the industrial situation in 2008, we successfully increased revenue from passengers, hajj passengers, charters, cargo as well as postal and excess baggage transportation. The following is Garuda Indonesia's business overview for 2008.

Garuda Indonesia senantiasa berfokus pada strategi sebagai *full service carrier* dan *leading carrier* dalam pasar domestik. Sehubungan dengan hal ini, strategi pemasaran yang dijalankan memadukan konsistensi produk dan jasa serta intensifikasi jaringan. Perwujudan strategi ini dilakukan pada

Garuda Indonesia continues to focus its strategy as a full-service and leading carrier in the domestic market. In connection with this, Garuda Indonesia's marketing strategy integrates product and service consistency and network intensification. This strategy was carried out through the following

Gambar 6 Figure 6
Rute yang dioperasikan Routes Operated



tahun 2008 melalui program-program:
(1) Kehandalan dan Keselamatan Pesawat,
(2) Kenyamanan Pesawat,
(3) Meningkatkan Kualitas Pelayanan,
(4) Konsep Baru dan Peningkatan Kapabilitas Pemasaran,
(5) Image Recovery.

programs in 2008:
(1) Reliability and Safety of Aircraft
(2) Comfort of Aircraft
(3) Improvement of Service Quality
(4) New Concept and Improvement of Marketing Capability
(5) Image recovery.

Strategi Rute & Jaringan

Strategi rute dijalankan dengan melalui intensifikasi jaringan penerbangan yang ada. Jaringan penerbangan Perusahaan menghubungkan 22 kota domestik dan 24 kota internasional, termasuk enam kota yang diterbangi mitra *codeshare* Perusahaan (lihat Gambar 6). Perusahaan memiliki *base* di Jakarta dan Denpasar.

Route & Network Strategy

Garuda's route strategy focuses on the intensification of its existing flight network. The Company's flight network connects 22 domestic cities and 24 international cities, including 6 cities served by the Company's code share partner (see Figure 6). The company is based in Jakarta and Denpasar.

Tinjauan Operasional • Overview of Operations

Tabel 4 Table 4
Rute-rute Domestik Mainbrand Mainbrand Domestic Routes

Rute Routes	Rute Routes
Denpasar - Makassar vv	Jakarta - Medan - Banda Aceh vv
Denpasar - Makassar - Balikpapan vv	Jakarta - Medan vv
Jakarta - Balikpapan vv	Jakarta - Padang vv
Jakarta - Balikpapan - Manado vv	Jakarta - Palangkaraya vv
Jakarta - Banda Aceh - Medan - Jakarta	Jakarta - Palembang vv
Jakarta - Banjarmasin vv	Jakarta - Pekanbaru vv
Jakarta - Batam vv	Jakarta - Pontianak vv
Jakarta - Denpasar vv	Jakarta - Semarang vv
Jakarta - Denpasar - Timika - Jayapura vv	Jakarta - Solo vv
Jakarta - Manado vv	Jakarta - Surabaya vv
Jakarta - Makassar vv	Jakarta - Yogyakarta vv
Jakarta - Makassar - Biak - Jayapura vv	Surabaya - Denpasar vv
Jakarta - Makassar - Manado vv	Yogyakarta - Denpasar vv
Jakarta - Mataram vv	

Perusahaan melakukan kerja sama dengan sejumlah maskapai penerbangan asing (MPA) berupa *codeshare* dan *special prorate agreement*. Dengan kerja sama ini, pelanggan memperoleh kemudahan dengan menggunakan tiket Perusahaan untuk menjangkau kota-kota tujuan penerbangan Perusahaan dan melakukan *codeshare*, dan sebaliknya bagi pelanggan MPA mitra tersebut. Saat ini Perusahaan melakukan *codeshare* dengan sepuluh mitra MPA. Perusahaan memiliki *special prorate agreement* dengan 67 buah maskapai penerbangan.

The Company cooperates with a number of foreign airlines, consisting of code share and special prorate agreements. With these agreements, customers are able to utilize the ticket to fly to the Company's flight destination cities thus using the code shares. International customers of Garuda's foreign airline partners can also enjoy such privileges. Currently the Company has code shares with 10 foreign airlines and prorates agreements with 67 airlines.

Untuk mendapatkan *frequency share* yang dominan di pasar domestik, alokasi frekuensi penerbangan domestik 79,4% dari seluruh penerbangan.

To obtain a dominant frequency share in the domestic market, the frequency allocation for domestic flights is 79.4% of the whole flights.

Frekuensi penerbangan domestik mencapai 68.998 kali penerbangan, 79,4% dari seluruh frekuensi penerbangan *mainbrand* Perusahaan (lihat Gambar 7). Komposisi ini relatif sama dibanding tahun 2007 sebesar 80,7%. Alokasi penerbangan sebanyak ini ditujukan agar frekuensi layanan penerbangan Perusahaan dalam pasar domestik memiliki *frequency share* yang dominan dan berdaya saing kuat. Frekuensi penerbangan domestik disediakan dalam 27 buah rute. Rute-rute domestik *mainbrand* disampaikan dalam Tabel 4.

In 2008, Garuda aircraft provided 68,998 domestic flights, 79.4% of the Company's total main brand flights (see Figure 7). This is relatively the same compared with the number of domestic flights in 2007, which made up 80.7% of all main brand flights. This flight allocation is aimed so that the Company's flight service frequency in the domestic market has a dominant share frequency and has a strong competitive edge. Domestic flight's frequency is provided on 27 main brand domestic routes, which are described in Table 4.

Tabel 5 Table 5
Rute-rute Internasional International Routes

Rute Routes	Rute Routes
Service Asia	**Service Southwest Pacific**
Denpasar - Singapura vv	Denpasar - Darwin vv
Jakarta - Bangkok vv	Denpasar - Melbourne vv
Jakarta - Hongkong vv	Denpasar - Perth vv
Jakarta - Kuala Lumpur vv	Denpasar - Sydney vv
Jakarta - Singapura vv	Jakarta - Perth vv
Jakarta - Singapura - Ho Chi minh City vv	**Service Middle East**
Pekanbaru - Singapura vv	Jakarta - Jeddah vv
Semarang - Singapura vv	Jakarta - Jeddah - Riyadh - Jakarta
Surabaya - Singapura vv	
Yogyakarta - Singapura vv	
Service Japan, Korea & China	
Denpasar - Jakarta - Tokyo - Denpasar	
Denpasar - Nagoya vv	
Denpasar - Osaka vv	
Denpasar - Seoul vv	
Jakarta - Guangzhou vv	
Jakarta - Singapura - Beijing vv	
Jakarta - Singapura - Shanghai vv	

Frekuensi penerbangan internasional berjumlah 20,6% dengan mempertimbangkan jaringan rute penerbangan internasional yang dimiliki dan jumlah pesawat berbadan lebar untuk melayani rute-rute jarak jauh *(long haul)* seperti Jepang, Korea dan Cina serta Timur Tengah. Perusahaan melayani 24 buah rute internasional (lihat Tabel 5).

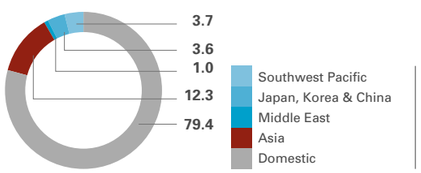
International flight frequency is 20.6%. Wide-body aircraft serve long haul routes on the company's international flight network to destinations such as Japan, Korea, China and the Middle East. The company serves 24 international routes (see Table 5).

Tinjauan Operasional • Overview of Operations

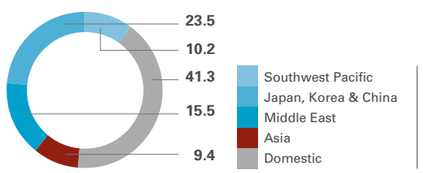
Tabel 6 Table 6
Perkembangan ASK Tahun 2007-2008 ASK Growth 2007-2008
(dalam Juta) (in Million)

	2008	2007	Pertumbuhan Growth
Domestik Mainbrand Mainbrand Domestic	8.317,7	7.506,6	10,8%
Japan, Korea & China	4.732,4	4.484,8	5,5%
Middle East	3.120,9	2.696,1	15,8%
Southwest Pacific	2.051,2	1.632,3	25,7%
Asia	1.893,8	1.805,7	4,9%
Total	**20.116,0**	**18.125,5**	**11,0%**

Gambar 7 Figure 7
Komposisi Frekuensi Penerbangan
Composition of Flights Frequencies
(dalam persen) (in per cent)



Gambar 8 Figure 8
Komposisi Available Seat Kilometres
Composition of Available Seat Kilometer
(dalam persen) (in per cent)



Di tahun 2008, Perusahaan menambah dua buah rute dan membuka kembali sebuah rute internasional sejalan dengan penambahan armada dan upaya meningkatkan *revenue base*. Jaringan rute dan frekuensi penerbangan *mainbrand* dikembangkan dengan memperhatikan pertumbuhan trafik penumpang dan kargo, kemampuan menghasilkan laba pada rute, armada pesawat yang tersedia dan kondisi *seasonality* pada masing-masing pasar. Pada tahun 2008, Perusahaan menambah lima buah pesawat berbadan sempit *(narrow body)* ke dalam armada penerbangan *mainbrand*, yang terdiri dari tiga buah pesawat Boeing 737-300 dan dua buah pesawat Boeing 737-800 Next Generation (NG).

In 2008, the Company added two routes and re-opened an international route following an addition to its fleet and an effort to increase its revenue base. The route network and main brand flight frequency are developed by considering traffic growth of passengers and cargo, an ability to produce route profitability, existing fleet and seasonal conditions in each market. In 2008, the company added five narrow body aircrafts to its fleet of main brand flights, consisting of three Boeing 737-300 and two Next Generation (NG) Boeing 737-800 Next Generation (NG).

Pengembangan rute dan frekuensi meningkatkan ASK sebesar 11% dibandingkan tahun sebelumnya. ASK merupakan hasil perkalian jumlah kursi yang tersedia dan jarak tempuh. Rute Jakarta - Manado vv. dan Yogyakarta - Singapore vv. diperkenalkan masing-masing mulai Juli 2008 dan Desember 2008. Rute Denpasar - Nagoya vv kembali dilayani secara langsung mulai tanggal 2 Juni 2008 setelah sebelumnya ditutup pada pertengahan Januari 2007 lalu. Dengan menggunakan pesawat jenis Airbus 330-300, rute ini dilayani tiga kali seminggu. Rincian perkembangan ASK per *service* disampaikan dalam Tabel 6.

The route and frequency development has increased Garuda's Available Seat Kilometers (ASK) by 11% compared to the previous year. ASK is calculated by multiplying the total available seats and the route distance. The Jakarta - Manado (vv.) and the Yogyakarta – Singapore (vv.) routes were introduced in July 2008 and December 2008 respectively. The Denpasar - Nagoya route (vv.) was re-served directly as of June 2nd, 2008, after being closed in mid-January 2007. Using Airbus330–300 aircraft, this route is served three times a week. Details of the ASK development per service is described in the Table 6.

Pada akhir 2008, Perusahaan mengelola sembilan buah pesawat berbadan lebar (Airbus 330-300 dan Boeing 747-400), atau 17% dari jumlah armada pesawat penerbangan *mainbrand* sebanyak 52 buah. Perusahaan juga menempatkan pesawat berbadan sempit Boeing 737 untuk menerbangi rute-rute Asia dan Southwest Pacific.

In the end of 2008, the Company managed nine wide body aircrafts (Airbus 330 – 3000 and Boeing 747 – 400), 17% of the total 52 main brand aircraft. The company also places narrow body Boeing 737 aircraft to serve routes in the Asian and Southwest Pacific.

Kapasitas produksi Available Seat Kilometres (ASK) penerbangan internasional mencapai 11,8 miliar, 58,7% dari jumlah ASK 20,1 miliar, meningkat 1,5% dari tahun sebelumnya. ASK rute internasional umumnya lebih besar dari ASK rute domestik karena jarak tempuh penerbangan internasional lebih jauh dari penerbangan domestik.

The production capacity of ASK on international flights is 11.8 billion or 58.7% of the total ASK, which increased by 1.5% of 20.1 billion from the previous year. Generally, ASK are longer on international routes than domestic routes, as international destinations are much farther than domestic ones.

ASK penerbangan internasional terdiri dari ASK penerbangan ke Jepang, Korea dan Cina 23,5%, Timur Tengah 15,5%, Southwest Pacific 10,2% dan Asia 9,4% (lihat Gambar 11). Perusahaan melayani 24 buah rute internasional (lihat Tabel 6).

23.5% of ASK for international flights serve Japan, Korea and China, 15.5% serve the Middle East, 10.2% serve Southwest Pacific, and 9.4% serve Asia (see Figure 11). The company serves 24 international routes in total (see Table 6).

Kapasitas Freight Available Tonne Kilometres (FATK) penerbangan internasional 402.767 atau 65,2% dari keseluruhan FATK. FATK ini berasal dari *cargo space* pesawat penumpang yang dioperasikan. Berkenaan dengan kapasitas kargo ini, Perusahaan belum mengoperasikan pesawat jenis *freighter*.

The freight available tonnage kilometers (FATK) for international flights is 402,767, or 65.2% of the total FATK. This FATK is generated by cargo space on passenger aircraft. Because of the cargo capacity of Garuda's passenger aircraft, the Company does not operate freighter aircraft yet.

Tinjauan Operasional • Overview of Operations

Tabel 7 Table 7
Rute-rute Citilink Citilink Routes

Rute Routes	Rute Routes
Januari 2008	**September - Desember 2008**
Batam - Bandung vv	Surabaya - Ampenan vv
Batam - Surabaya vv	Surabaya - Banjarmasin vv
Cengkareng - Batam vv	Surabaya - Balikpapan vv
Cengkareng - Surabaya vv	Surabaya - Batam vv
	Surabaya - Cengkareng vv
	Surabaya - Kupang vv

Citilink

Pelayanan Citilink mencakup enam rute penerbangan yang baru dimulai kembali pada bulan September 2008. Sejak pertengahan Januari 2008 telah dilakukan penataan dalam rangka mempersiapkan Citilink sebagai *true Low Cost Carrier* (LCC). Dalam konteks bisnis Perusahaan, penerbangan Citilink menggarap pasar bagi *low cost carrier*, sesuai dengan tujuan pendirian SBU ini pada tahun 2001.

Pengoperasian kembali ini lebih cepat dari yang dicanangkan, sehingga kapasitas produksi yang tersedia untuk Citilink masih terbatas. Penerbangan Citilink dilayani dua unit pesawat, yaitu sebuah pesawat Boeing 737-300 berkapasitas 148 tempat duduk dan sebuah Boeing 737-400 dengan kapasitas 170 tempat duduk. Layanan Citilink memiliki poros di Surabaya, dengan koneksi ke kota-kota lainnya, yaitu Ampenan, Banjarmasin, Balikpapan, Batam, Jakarta dan Kupang. Rute-rute Citilink disampaikan dalam Tabel 7 berikut.

Citilink

The Citilink was re-started in September 2008, covering six flight routes. Since mid-January 2008, the Citilink has been reorganized as a true "Low Cost Carrier" (LCC). In the business context of the Company, Citilink flights serve markets for "low cost carriers" in accordance with the objective of establishment of Citilink's SBU in 2001.

The reoperation of Citilink has happened much quicker than planned, resulting in relatively limited production capacity. Citilink flights are served by two aircrafts, a Boeing 737-300 with 148-seat capacity and a Boeing 737-400 with 170-seat capacity. The Citilink has a service hub in Surabaya, with connections to other cities, including Ampenan, Banjarmasin, Balikpapan, Batam, Jakarta and Kupang. Citilink routes are described in Table 7.

Tabel 8 Table 8
Kapasitas, Trafik dan Yield Penumpang dan Kargo Penerbangan Citilink Tahun 2008
Citilink Capacity, Traffic, Passenger Yield and Cargo

	Satuan Unit	2008 Total	Januari January	Sep-Des Sep-Dec	2007 Total	Perkembangan Growth 2007-2008
Passenger Carried	1	155.992	6.366	149.626	404.920	-61,5%
Available Seat Kilometers	ribu thousand	220.805	10.226	210.579	440.616	-49,9%
Revenue Passenger Kilometers	ribu thousand	137.073	7.194	129.879	329.660	-58,4%
Seat Loaded Factor	%	62,1	70,4	61,7	74,8	-12,7pp
Passenger Yield	US Cent	4,70	5,72	4,64	5,04	-6,7%
Freight Tonnes Carried	1	2.927	43	2.884	1.831	59,9%
Freight Available Tonne Kilometers	ribu thousand	9.305	50	8.985	2.481	264,2%
Freight Tonne-Kilometers	ribu thousand	2.389	50	2.339	1.973	21,1%
Cargo Load Factor	%	26,4	100,0	26,0	79,5	-53,1pp
Cargo Yield	US Cent	30,3	32,2	30,3	32,1	-5,4%

Pada tahun 2008, penumpang yang dilayani Citilink berjumlah 155.900 orang, atau sekitar 2% dari keseluruhan penumpang penerbangan domestik *mainbrand* dan Citilink sebesar 7,7 juta orang. ASK penerbangan Citilink 220,8 juta, 2,6% dari jumlah ASK penerbangan domestik *mainbrand* dan Citilink. Tingkat Seat Load Factor penerbangan Citilink pada periode September - Desember 2008 mencapai 61,7%. Data Citilink selengkapnya disampaikan dalam Tabel 8 berikut.

In 2008, 155,900 passengers were served by Citilink, or around 2% from 7.7 million people of the total main brand and Citilink domestic flight passengers. Citilink serves 220.8 million ASK, or 2.6% of the total main brand domestic and Citilink ASK. The seat load factor of Citilink flights for September - December 2008 was 61.7%. Complete data of Citilink are described in Table 8.

Tinjauan Operasional • Overview of Operations

Penerbangan Haji

Selama tahun 2008 Perusahaan melayani penerbangan haji sebanyak 259 ribu orang penumpang, atau meningkat 10,4% dari jumlah tahun 2007. Jumlah ini terdiri dari 83 ribu orang pada masa pemulangan (tahap II) 1428 H pada bulan Januari 2008 dan 106 ribu orang pada masa keberangkatan (tahap I) 1429 H pada Bulan Nopember - Desember 2008, yang terbagi dalam 302 kelompok terbang (kloter). Stasiun embarkasi yang dilayani berjumlah 10 buah, yaitu Balikpapan, Banjarmasin, Banda Aceh, Jakarta, Makassar, Medan, Padang, Palembang, Solo dan Surabaya.

Dalam pelaksanaan penerbangan haji tahun 2008/2009, Perusahaan menyewa secara khusus dan mengoperasikan 14 pesawat berbadan lebar, sesuai spesifikasi yang ditetapkan Departemen Agama. Armada haji terdiri dari empat buah Boeing - 747 (kapasitas 455 kursi), tujuh buah Boeing - 767 (kapasitas 263 - 325 kursi), dan tiga buah Airbus 330 (kapasitas 325 kursi). Perusahaan menugaskan 701 orang awak kabin, dan dari jumlah tersebut 607 orang awak kabin non reguler direkrut secara khusus dari daerah embarkasi. Tujuannya untuk peningkatan layanan kepada para jamaah dalam mengatasi kendala komunikasi/bahasa, mengingat sebagian jamaah hanya mampu berbahasa daerah.

Upaya lain untuk senantiasa meningkatkan pelayanan penerbangan haji adalah implementasi sertifikasi QMS ISO 9001-2000, dan periode haji tahun 2008-2009 merupakan tahun keenam penerapannya oleh Unit Haji Garuda. Standar mutu internasional yang disertifikasi oleh SGS International meliputi pelaksanaan *surveillance audit* dan survei kepuasan pelanggan. Selain memenuhi tuntutan dalam UU Perlindungan Konsumen, sertifikasi ISO 9001-2000 pelayanan haji juga memberi jaminan bahwa pelayanan haji Garuda Indonesia sudah memenuhi standar internasional dari segi pelayanan dan keamanan serta keselamatan penerbangan.

On Time Performance (OTP) penerbangan haji phase-I 1428 H sebesar 91,4%.

Hajj Flights

In 2008, the Company served 259,000 hajj passengers, or an increase of 10.4% compared to 2007. This number includes 83,000 persons flying in the return period (Phase 2) of 1428 H in January 2008 and 106,000 persons on embarkation period (Phase 1) of 1429H in November-December 2008, which was divided into 302 flight groups. There were 10 embarkation stations: Balikpapan, Banjarmasin, Banda Aceh, Jakarta, Makassar, Medan, Padang, Palembang, Solo and Surabaya.

The Company leased and operated 14 wide body aircrafts for the 2008/2009 hajj flights, in accordance with the Department of Religious Affairs. The hajj fleet consists of four Boeing 747 aircrafts with a capacity of 455 seats each, seven Boeing 767 aircrafts with a capacity of 263 - 325 seats each, and three Airbus 330 with a capacity of 325 seats each. The company assigned 701 cabin crew, 607 of whom were non-regular crew recruited from particular embarkation areas. This effort is aiming to improve hajj services by resolving potential communication problems, as many passengers are only able to communicate in their local languages.

Another effort to continue improving hajj flight services is to implement the QMS ISO 9001-2000 certification. The Garuda Hajj Unit offered international quality services certified by SGS International for the sixth year in a row in 2008-2009, covering the implementation of a surveillance audit and a customer satisfaction survey. Both the consumer protection law and ISO 9001-2000 certification of the hajj service also guarantees that Garuda Indonesia' hajj services meet international standards for the, safety and security.

The On Time Performance (OTP) of the Phase I hajj flights in 1428 H was 91.4%.

Gambar 9 Figure 9
Pangsa Pasar atas Penumpang dari dan ke Bandara Soekarno Hatta dan Ngurah Rai pada rute-rute Garuda tahun 2005-2008
Market Share of Passengers from and to Soekarno-Hatta and Ngurah Rai airports on Garuda Routes 2005-2008 (%)

PEMASARAN
Pangsa Pasar

Pangsa pasar domestik atas pelanggan yang berangkat dari dan ke bandara Soekarno-Hatta mencapai 32,5%, naik sebesar 1,8 poin dibanding tahun 2007 sejalan dengan meningkatnya kepercayaan pelanggan. Dalam tiga tahun terakhir, pangsa pasar atas penumpang domestik yang berangkat dari dan ke bandara Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai berfluktuasi dengan pergerakan ke arah meningkat.

Pangsa pasar atas pelanggan internasional yang berangkat dari dan ke bandara Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai pada rute-rute yang dilayani Garuda Indonesia mengalami penurunan 1,2 poin menjadi 26,5% akibat pertumbuhan kapasitas pesaing yang cukup besar, khususnya dalam pelayanan kawasan Southwest Pacific (lihat Gambar 9).

Pangsa pasar Garuda Indonesia terhadap total pasar keseluruhan (termasuk rute-rute yang tidak dilayani Garuda Indonesia) masih rendah. Hal tersebut menunjukkan masih banyak potensi rute-rute lain baik di domestik dan internasional yang belum digarap oleh Garuda Indonesia.

Pangsa pasar domestik Garuda Indonesia terhadap total keseluruhan penumpang domestik adalah sebesar 23,5%, naik sebesar 1,2 poin dibanding 2007.

MARKETING
Market Share

The domestic market share of customers travelling to and from Soekarno-Hatta Airport was 32.5%, an increase of 1.8 points compared to 2007, and in line with an increase in customer trust. In the past 3 years, the market share of domestic passengers travelling to and from Soekarno-Hatta and Ngurah Rai Airports fluctuated, with a tendency to increase throughout the year.

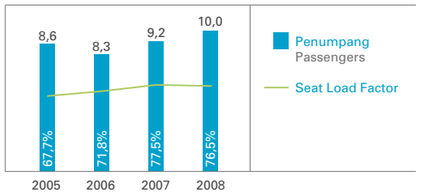
The market share of international passengers travelling to and from Soekarno-Hatta and Ngurah Rai Airports experienced a decrease of 1.2 point to 26.5% due to the significant growth of competitors, especially in the Southwest Pacific region (see Figure 9).

Garuda Indonesia's market share to total market (including routes that are not served by Garuda Indonesia) is still low. This proves a huge potential on other routes, domestic or international, that has not been taken by Garuda Indonesia.

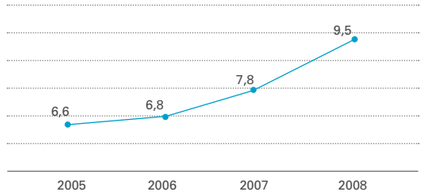
Garuda Indonesia's domestic market share to total number of domestic passenger at the end of 2008 was 23.5%, an increased by 1.2 point compared to 2007.

Tinjauan Operasional • Overview of Operations

Gambar 10 Figure 10
Jumlah Penumpang dan SLF Mainbrand Tahun 2005-2008
Total Mainbrand Passengers and SLF 2005-2008
(juta orang) (million people)



Gambar 11 Figure 11
Passenger Yield Tahun 2005-2008
Passenger Yield 2005-2008
(US Cents)



Pangsa pasar internasional Garuda Indonesia terhadap total keseluruhan penumpang internasional ke dan dari Indonesia sebesar 16,5 poin, turun sebesar 0,1 poin dibanding 2007.

Pencapaian Marketing Distribution Program Tahun 2008

1. Design dan pembuatan Internet Booking Engine (IBE) yang dimulai pada pertengahan 2008 dan kemudian diluncurkan pada tanggal 16 Januari 2009, sehingga memberikan kemudahan bagi pelanggan untuk melakukan reservasi dan pembelian tiket melalui internet.
2. Pemindahan gedung GA Call Center ke Citywalk pada bulan Agustus 2008, dengan sarana dan prasarana yang lebih baru dengan lokasi di lingkungan bisnis.
3. Implementasi Bank Garansi, S2P/S4P + Bank Garansi, Asuransi, untuk *travel agent*, keamanan menjadi lebih terjamin yang mampu menutup 3 periode penjualan untuk internasional dan 2 periode penjualan untuk domestik.

Jumlah Penumpang

Perusahaan mencatat kenaikan jumlah pelanggan yang diangkut dalam penerbangan *mainbrand* sebesar 8,5% dari 9,2 juta orang pelanggan pada tahun 2007 menjadi 10,0 juta orang pelanggan (lihat Gambar 10). Kenaikan ini didorong oleh peningkatan daya saing Perusahaan dan penambahan kapasitas kursi yang tersedia sebesar 9,1%.

Tabel 9 menampilkan perkembangan jumlah penumpang selama setahun terakhir.

Garuda Indonesia's international market share to total number of international passenger to and from Indonesia in 2008 was 16.5 point, a decrease of 0.1 point compared to 2007.

Marketing Distribution Program Achievement in 2008

1. The design and creating Internet Booking Engine (IBE) which started in mid 2008 and was launched on 16 January 2009, thus providing ease for customers to do reservation and purchasing of ticket through the internet.
2. The moving of the Company's Call Center to Citywalk-Sudirman on August 2008 which provides newer tools and equipments at the location of business area.
3. The implementation of Guarantee Bank, S2P/S4P + Guarantee Bank and Insurance for travel agents. This provides more security that can cover three periods of sales for international flights and two periods of sales for domestic flights.

Total Passengers

The Company recorded an increase in total passengers on main brand flights of 8.5%, from 9.2 million customers in 2007 to 10.0 million passengers in 2008. (see Figure 10). This increase was propelled by an increase in the competitive edge of the Company and the availability of 9.1% additional seats

Table 9 describes the developments of total passengers for the past one year.

Tabel 9 Table 9
Jumlah Penumpang Total Passengers
(ribu orang) (thousand people)

Service	2008	2007	Perkembangan Growth
Domestik-Mainbrand Domestic-Mainbrand	7.592	6.960	9,1%
Asia	933	909	2,7%
Southwest Pacific	469	353	33,1%
Japan, Korea & China	695	717	-3,1%
Middle East	327	289	12,9%
International	2.424	2.269	6,9%
Total Mainbrand	10.016	9.228	8,5%
Citilink	156	405	-61,5%
Grand Total	**10.172**	**9.633**	**5,6%**

Tabel 10 Table 10
Seat Load Factor
(%)

Service	2008	2007	Perkembangan Growth
Domestik-Mainbrand Domestic-Mainbrand	79,8	81,5	-1,7pp
Asia	67,3	66,4	0,9pp
Southwest Pacific	78,1	74,5	3,6pp
Japan, Korea & China	70,1	73,2	-3,0pp
Middle East	82,0	82,6	-0,6pp
International	74,2	74,6	-0,4pp
Total Mainbrand	76,5	77,5	-1pp
Citilink	62,1	74,8	-12,7pp
Grand Total	**76,4**	**77,4**	**-1,0pp**

pp = percentage point

Seat Load Factor

Tingkat Seat Load Factor (SLF) untuk penerbangan reguler tercatat 76,4 persen atau menurun satu poin dibanding tahun 2007. SLF penerbangan *mainbrand* sebesar 76,5%, yaitu juga merosot satu poin. Kinerja pencapaian SLF pada masing-masing *service* bervariasi. SLF *service* Middle East relatif tidak berubah, sedangkan SLF *service* Southwest Pacific dan Asia dapat ditingkatkan dibanding tahun sebelumnya. SLF penerbangan domestik *mainbrand* dan internasional turun menjadi masing-masing 79,8% dan 74,2%. Data perkembangan SLF per *service* dapat dilihat pada Tabel 10.

Passenger Yield

Peningkatan *passenger yield* merupakan salah satu sasaran dalam Wildly Important Goals. Pada tahun 2008, Garuda Indonesia berhasil mencapai kenaikan *passenger yield* sebesar 22,2% dari USCents 7,8 pada tahun 2007 menjadi USCents 9,5 pada skala *system wide* penerbangan *mainbrand* (lihat Gambar 11).

Seat Load Factor

The seat load factor (SLF) for regular flights was 76.4 percent, or a decrease of one point compared to 2007. The SLF of main brand flights was 76.5%, which is a decrease of one point. The SLF performance varies depending on the service. The SLF for Middle East flights remained relatively unchanged, while the SLF for Southwest Pacific and Asia services increased compared with the previous year. The SLF of main brand domestic and international flights decreased to 79.8% and 74.2% respectively. The development data of SLF per service can be seen in Table 10.

Passenger Yield

Passenger yield is one of the objectives in the Wildly Important Goals. In 2008, Garuda succeeded in attaining an increase in average passenger yield of 22.2%, from US$0.078 in 2007 to US$0.095 in the wide system scale of main brand flights (see Figure 11).

Tinjauan Operasional • Overview of Operations

Tabel 11 Table 11
Passenger Yield Tahun 2008 Passenger Yield 2008
(US Cents)

Uraian Description	2008	2007	Perkembangan Growth
Domestik-Mainbrand Domestic-Mainbrand	10,5	8,4	24,1%
Internasional International	8,8	6,7	31,0%
System Wide	9,5	7,8	22,2%

Kenaikan *passenger yield* antara lain didorong oleh pengenaan *fuel surcharge* kepada pelanggan. Seiring dengan perbaikan yang dilakukan oleh Perusahaan, tidak terkecuali sertifikasi IOSA yang turut menunjang daya saing Perusahaan secara keseluruhan, maka Perusahaan menikmati fleksibilitas yang lebih baik dalam penetapan harga tiket penumpang. Selain itu, Garuda Indonesia telah berhasil mengidentifikasi segmen pasar yang lebih jelas dan menekankan fokus pada rute dengan kemampulabaan yang tinggi sehingga dapat meraih hasil yang lebih optimal. Pada umumnya, penetapan harga jual tiket penumpang juga berlandasan pada perkembangan harga di pasar, tingkat persaingan, kualitas produk, daya beli konsumen dan pertumbuhan trafik pada masing-masing *service* penerbangan.

The increase in passenger yield was propelled in part by a fuel surcharge for passengers. In line with maintenance carried out by the Company, including the IOSA certification, which gives the Company a competitive edge, the Company enjoys more flexibility in determining the price of passenger tickets. In addition, Garuda has succeeded in identifying a clearer market segment and focuses on routes with high profitability, providing optimal results. In general, the ticket selling price is based on price developments in the market, level of competition, product quality and purchasing power of consumers as well as traffic growth of each flight service.

Di tengah ketatnya persaingan, *passenger yield* penerbangan domestik *mainbrand* dan penerbangan internasional masing-masing mencapai USc 10,5 dan USc 8,8. Data yang lebih rinci terkait *passenger yield* dapat dilihat lebih lanjut dalam Tabel 11.

Amid tight competition, the passenger yield of main brand domestic and international flights was US$0.105 and US$0.088 respectively. More detailed data related to passenger yield can be found in Table 11.

Revenue Passenger Kilometer (RPK)

Sejalan dengan meningkatnya kepercayaan pelanggan, pertumbuhan permintaan dan peningkatan kapasitas produksi, volume penjualan RPK penerbangan mainbrand meningkat 9,1% dari 14.039 juta pada tahun 2007 menjadi 15.395 juta pada tahun 2008. Peningkatan RPK mendorong kenaikan pendapatan dan menambah daya saing Perusahaan dalam pasar.

Revenue Passenger Kilometer (RPK)

Along with the increase in customer trust, demand and production capacity, the sales volume of RPK from mainbrand flights increased by 9.1%, from 14,039 million in 2007 to 15,395 million in 2008. The increase in RPK has boosted revenue growth and strengthened the Company's competitiveness in the market.

Perusahaan semakin mendapat kepercayaan dalam pasar internasional. Hal ini tercermin dari kenaikan RPK penerbangan internasional sebesar 10,5% lebih tinggi dari kenaikan RPK penerbangan domestik yang sebesar 8,6%. RPK penerbangan internasional dan domestik tahun 2008 tercatat masing-masing 8.756 juta dan 6.639 juta.

The Company has won increasing trust from the international market. This is reflected by a 10.5% increase in RPK from international flights. The increase in international services was higher than domestic, which was at 8.6%. The RPK for international and domestic in 2008 was recorded at 8,756 million and 6,639 million respectively.

Produksi • Production

Armada

Garuda Indonesia mengelola armada sebanyak 54 buah pesawat pada tanggal 31 Desember 2008, yang terdiri atas 52 buah dioperasikan dalam penerbangan *mainbrand* dan dua buah digunakan dalam penerbangan Citilink. Sebanyak sembilan buah pesawat berbadan lebar *(wide body)* dan 45 buah pesawat lainnya berbadan sempit *(narrow body)*.

Berikut adalah kegiatan penambahan dan perubahan terhadap armada pesawat Perusahaan sepanjang tahun 2008 dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Penambahan tiga buah pesawat Boeing 737-300 berasal dari rekonfigurasi sebuah pesawat yang sebelumnya dioperasikan oleh Citilink dan *phase-in* dua buah pesawat, masing-masing sebuah pada bulan April dan Juni 2008.
2. Penambahan dua buah pesawat Boeing 737-800 New Generation (NG) berasal dari *phase-in* dua buah pesawat Boeing 737-800, masing-masing sebuah pada bulan Juli dan September 2008.

Fleet

Garuda Indonesia managed a fleet of 54 aircrafts per 31 December 2008, consisting of 52 aircrafts for main brand flights and 2 aircrafts for Citilink flights. It has 9 wide body aircrafts and 45 narrow body aircrafts.

Additions and changes to the Company's fleet in 2008 are described as follows:

1. Addition of three Boeing 737–300 aircrafts from the reconfiguration of an aircrafts previously operated by Citilink and phase-in of two aircrafts in April and June 2008 respectively.
2. Addition of two New Generation Boeing 737–800 aircrafts in July and September 2008 respectively.

Produksi • Production

Tabel 12 Table 12
Armada Pesawat Aircraft Fleet

Jenis Pesawat Aircraft Type	Jumlah (31/12/2008) Total (31/12/2008)	Jumlah (31/12/2007) Total (31/12/2007)
Mainbrand	**52**	**47**
Berbadan Lebar **Wide Body**	9	9
Airbus 330-300	6	6
Boeing 747-400	3	3
Berbadan Sempit **Narrow Body**	43	38
Boeing 737-300	15	12
Boeing 737-400	19	19
Boeing 737-500	5	5
Boeing 737-800 NG*	4	2
Citilink	**2**	**1**
Boeing 737-300 CT	1	1
Boeing 737-400 CT	1	0
Jumlah Total	**54**	**48**

* Tidak termasuk 2 buah per 31 Desember 2007 yang disewa 3,5 bulan
Excluding 2 airplanes per 31 December 2007 leased for 3.5 months

3. Perusahaan menyewa dua buah pesawat Boeing 737-800 NG dari Futura untuk menggantikan pesawat Airbus 330-300 yang digunakan dalam penerbangan haji. Kedua pesawat ini dioperasikan selama 3,5 bulan sejak bulan Desember 2007 dan dikembalikan pada bulan April 2008, sehingga tidak termasuk dalam daftar armada pesawat pada tanggal 31 Desember 2008.

Tabel 12 di atas memberikan perincian jenis pesawat dan total armada.

Utilisasi Pesawat

Secara rata-rata, utilisasi pesawat pada tahun 2008 mengalami kenaikan, yaitu untuk pesawat penerbangan *mainbrand* mencapai 9:50 (9,8) jam per hari atau meningkat 2,6% dibanding tahun lalu.

Utilisasi pesawat berbadan lebar tercatat 11:38 jam per hari, atau naik 15,2%. Pesawat Airbus 330-300 mengalami peningkatan utilisasi yang tertinggi pada 24,2% dengan bertambahnya jumlah pesawat yang *serviceable* setelah usai masa *maintenance*, sementara utilisasi pesawat Boeing 747-400 mencapai 13:19 jam per hari, meningkat 3,9%.

3. Leasing of two Boeing 737 – 800 NG from Futura to replace the Airbus 330 – 300 aircraft which were used for hajj flights. The two aircraft were operated for 3.5 months, from December 2007 to April 2008, and are therefore not included on the list of the Company's fleet per 31 December 2008.

Table 12 gives details of the types of aircraft and the total fleet.

Aircraft Utilization

On average, there was an increase in the utilization of aircraft in 2008. Mainbrand aircraft reached 9:50 (9.8) hours per day, or an increase of 2.6% compared to the previous year.

The utilization of wide body aircraft was 11:38 hours per day, or an increase of 15.2%. The Airbus 330 – 300 aircraft saw significant use, increasing 24.2%, with an increase in total serviceable aircraft after their maintenance period, while use of the Boeing 747 - 400 aircraft reached 13:19 hours per day, an increase of 3.9%.

Tabel 13 Table 13
Utilisasi Armada (jam/hari) Aircraft Utilization (hours/day)

Jenis Pesawat Aircraft Type	2008	2007	Perkembangan Growth
Berbadan Lebar **Wide Body**	**11:38**	**10:06**	**15,2%**
Airbus 330-300	10:51	8:44	24,2%
Boeing 747-400	13:19	12:49	3,9%
Berbadan Sempit* **Narrow Body**	**9:28**	**9:27**	**0,2%**
Boeing 737-300	9:07	8:35	6,2%
Boeing 737-400	9:56	9:59	-0,5%
Boeing 737-500	7:36	8:10	-6,9%
Boeing 737-800	11:07	12:49	-13,3%
Mainbrand	**9:50**	**9:35**	**2,6%**

* Tidak termasuk pesawat Citilink Excluding Citilink aircraft

Utilisasi pesawat berbadan sempit 9:28 jam per hari, meningkat 0,2%, atau 96,9% dari anggaran. Utilisasi pesawat Boeing 737-300 meningkat 6,2% sementara utilisasi pesawat Boeing 737-400 menurun karena pengurangan frekuensi pada beberapa rute dan adanya *maintenance* IOSA. Sedangkan utilisasi pesawat Boeing 737-500 menurun karena digunakan untuk penerbangan VVIP termasuk masa *stand by*, dan juga utilisasi pesawat Boeing 737-800 menurun karena satu pesawat menjalani perawatan C-Check serta banyak digunakan pada rute-rute domestik.

Perkembangan utilisasi masing-masing jenis pesawat disampaikan dalam Tabel 13.

Realisasi Operasional

Sebagai hasil peningkatan utilisasi dan penambahan pesawat, Perusahaan telah berhasil meningkatkan kapasitas Available Tonne Kilometers (ATK) penerbangan *mainbrand* sebesar 10,5%. Available Seat Kilometers (ASK) dan Freight Available Tonne Kilometers (FATK) meningkat masing-masing 11,0% dan 9,1%.

The utilization of narrow body aircraft is 9:28 hours per day, which is an increase of 0.2% or 96.9% of the budget. The utilization of Boeing 737 - 300 aircraft increased 6.2%, whereas the utilization of Boeing 737 - 400 aircraft decreased due to a reduction of frequency on several routes and IOSA maintenance. Utilization of Boeing 737-500 aircraft decreased, as they were used for VVIP flights including standby periods, and utilization of Boeing 737 - 800 aircraft decreased as one aircraft required C-Check maintenance and these aircraft were predominantly used on domestic routes.

The utilization of each type of aircraft is described in the Table 13.

Realization of Operation

As a result of an increase in the utilization and addition of aircraft, the Company was successful in improving the available tonnage kilometers (ATK) of main brand flights by 10.5%. The ASK and FATK increased by 11.0% and 9.1% respectively.

Produksi • Production

Tabel 14 Table 14
Produksi Penerbangan Mainbrand Mainbrand Flights Production

Indicator Indicator	Unit	2008	2007	Perkembangan Growth
ATK	1.000	2.546.349	2.303.963	10,5%
Aircraft Departures	1	95.964	87.777	9,3%
Hours Flown	1	180.049	162.003	11,1%
Frequencies	1	86.853	78.392	10,8%
Kilometres Flown	1.000	110.333	99.453	10,9%
ASK	1.000	20.116.012	18.125.480	11,0%
FATK	1000	617.926	566.464	9,1%

Pencapaian dan perkembangan indikator produksi, seperti ATK, ASK, FATK dan yang lainnya, dapat dilihat pada Tabel 14 berikut.

On Time Performance

On time performance (OTP) rata-rata tahun 2008 sebesar 83,85%, meningkat 7,5 point dibandingkan tahun sebelumnya 76,34%. (lihat Gambar 12).

Dari data yang ada, 3 faktor terbesar penyebab keterlambatan pada tahun 2008 adalah: Airport Facilities (5,0%), Teknik (2,8%), Flight Operations (2,5%). Namun jika dibandingkan dengan tahun 2007, terdapat perbaikan dalam pencapaian OTP 2008. Hal ini diantaranya karena pada 2008 telah diterapkannya kebijakan pesawat *stand-by* serta adanya koordinasi yang lebih baik dengan pihak Angkasa Pura dan *Ground Handling* terutama dalam antisipasi *peak season*.

Kontribusi penyebab keterlambatan penerbangan yang dapat dikendalikan berjumlah 8,1% dari seluruh penerbangan yang mengalami keterlambatan. Penyebab yang *uncontrollable* 7,4% dari seluruh keterlambatan (lihat Tabel 15).

The attainment and development of the system activity indicators, such as ATK, ASK, FATK and others, can be seen in Table 14 as follows:

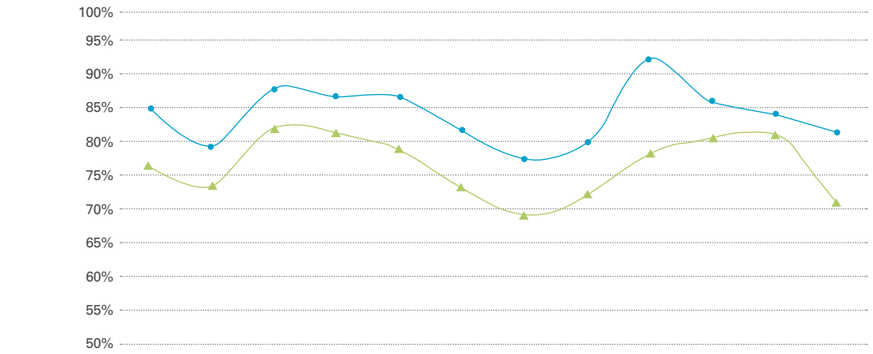
On Time Performance

The average On Time Performance (OTP) in 2008 was 83.85%, an increase of 7.5 point compared to 76.34% the previous year (see Figure 12).

From the existing data, the three largest factors causing delays in 2008 were airport facilities (5.0%), technical (2.8%) and flight operations (2.5%). However, if compared with 2007, OTP improved in 2008. This is in part because of the stand-by policy implemented in 2008 and better coordination with Angkasa Pura and Ground Handling, especially in the anticipation of peak season traffic.

The controllable cause of delay contributed to 8.1% of all delayed flights. The uncontrollable causes made up 7.4% of total delays (see Table 15).

Gambar 12 Figure 12
On Time Performance Tahun 2007-2008 On Time Performance 2007-2008



	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agu	Sep	Okt	Nov	Des
2008	84,59%	79,44%	87,75%	86,63%	86,40%	81,61%	77,33%	79,74%	91,97%	85,88%	84,22%	81,48%
2007	76,05%	73,46%	81,79%	81,35%	79,07%	73,22%	68,89%	71,75%	78,25%	80,34%	80,93%	70,96%

Tabel 15 Table 15
Penyebab Keterlambatan Penerbangan Flights Delay Factors

Keterangan Description	2008	2007	Perkembangan Growth
Controllable	**8,1%**	**11,3%**	**-3,2 pp**
Technical	2,8%	3,6%	-0,8 pp
Station Handling	1,2%	2,0%	-1,2 pp
Commercial	1,1%	1,5%	-0,4 pp
System	0,5%	0,7%	-0,2 pp
Flight Operations	2,5%	3,5%	-1,1 pp
Uncontrollable	**7,4%**	**11,8%**	**-4,4 pp**
Airport Facilities	5,0%	7,1%	-2,1 pp
Weather	1,4%	1,6%	-0,2 pp
Other	1,1%	3,1%	-0,2pp
Total	**15,5%**	**23,0%**	**-7,5 pp**

pp = percentage point

Keselamatan & Aspek Operasional Lainnya • Safety & Other Operational Aspects

Dengan semangat *Turnaround* yang mengedepankan kehandalan dan keselamatan pesawat sebagai salah satu prioritas utama, pada tahun 2008 Garuda Indonesia telah berhasil mencapai *milestone* dalam perjalanannya menjadi salah satu maskapai terkemuka di kancah internasional dengan perolehan sertifikat IOSA (*IATA Operational Safety Audit*) dan masuknya Perusahaan dalam daftar IOSA Operator sejak 14 Mei 2008.

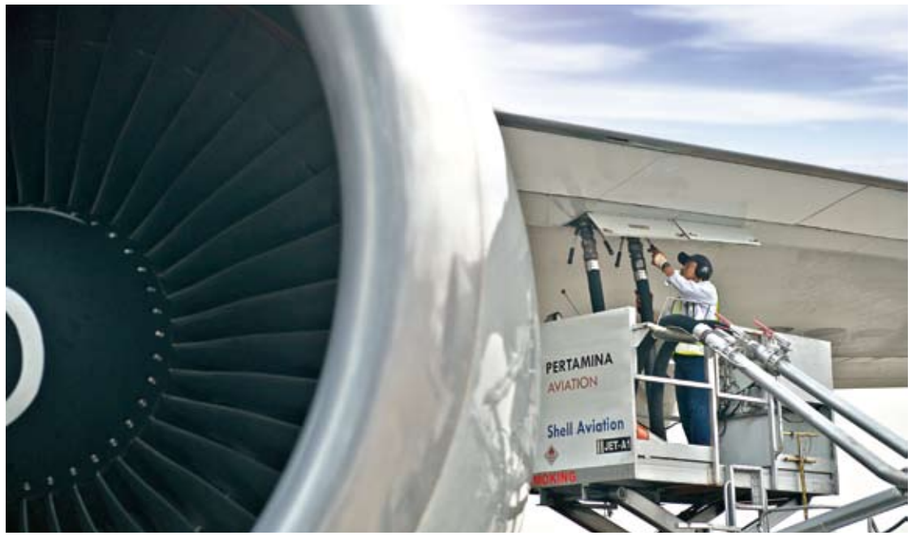
With a spirit of Turnaround that prioritizes the reliability and safety as one of the main priorities, in 2008 Garuda Indonesia was successful in obtaining a milestone in its course to be one of renowned airlines in the world by receiving the IOSA (IATA Operational Safety Audit) certificate and inclusion on the list of IOSA operators as of May 14, 2008.

IOSA merupakan sertifikasi terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan yang telah terakreditasi secara internasional dengan analisa terhadap delapan aspek pelaksanaan operasional sebuah maskapai yang mencakup 900 standar operasional penerbangan. Garuda Indonesia menjadi maskapai pertama dan satu-satunya di Indonesia saat ini yang memenuhi standar IOSA yang amat ketat tersebut.

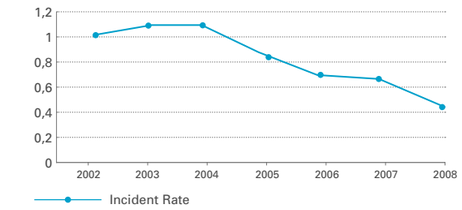
IOSA certificate is an international accreditation of the safety and security of flights, which analyzes eight operational aspects of an airline, covering 900 flight operational standards. Garuda is the first airline and the only airline in Indonesia that currently meets the IOSA standard, which is very tight.

Garuda Indonesia mempersiapkan IOSA sejak tahun 2004 dengan berbagai program: memperkenalkan IOSA, meningkatkan kinerja *Safety Internal Audit*, IOSA *Gap Analysis Audit*, penunjukan lembaga audit, IOSA *Preparation Audit*, IOSA *Certification Audit* pada September 2006, menyelesaikan semua temuan audit sehingga secara resmi terdaftar sebagai IOSA Operator pada tanggal 14 Mei 2008.

Garuda Indonesia has prepared the IOSA since 2004 through various programs, including introducing IOSA, improving the Internal Safety Audit performance, IOSA Gap Analysis Audit, appointing an audit institution, conducting the IOSA Preparation Audit and IOSA Certification Audit in September 2006 and completing all audit findings, which led to it being formally listed as an IOSA operator on May 14, 2008.



Gambar 13 Figure 13
Incident Rate



Penyerahan sertifikat IOSA dilaksanakan di Istambul Turki bersamaan dengan IATA *Annual General Meeting* ke-64 pada tanggal 1-3 Juni 2008. Keberhasilan memperoleh IOSA Certification memberikan dampak sangat positif terhadap reputasi Garuda Indonesia. Beberapa maskapai internasional merencanakan untuk membuka kembali kerjasama operasional *(code share)* dengan Garuda Indonesia dikarenakan sebagai IOSA Operator, Garuda Indonesia memiliki *safety level* yang sama dengan IOSA Operator lainnya.

The submission of the IOSA certificate was carried out in Istanbul, Turkey, in conjunction with the 64th IATA General Meeting from June 1 to June 3 2008. The success of obtaining the IOSA Certification has had a very positive impact on Garuda's reputation. Several international airlines plan to re-open operational cooperation (code sharing) with Garuda Indonesia and as an IOSA Operator, Garuda Indonesia has the same level of safety as other IOSA operators.

Pencapaian sertifikasi IOSA merupakan pembuktian akan komitmen Perusahaan terhadap faktor keamanan dan keselamatan penerbangan. Sejak lama, *safety* merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam budaya Perusahaan, meliputi berbagai aspek usaha Garuda Indonesia, khususnya operasional penerbangan, pemeliharaan dan perawatan pesawat serta pelatihan dan pendidikan SDM.

The attainment of the IOSA certification is proof of the Company's commitment to flight safety and security. For a long time, safety has been an inseparable part of the company's culture, covering various business aspects of Garuda Indonesia, especially flight operation, aircraft maintenance as well as training and education of human resources.

Garuda Indonesia senantiasa melakukan penyempurnaan manajemen keselamatan dan keamanan dengan perbaikan terhadap *Safety Management System* dan *Security Management System* (SEMS) serta pemutakhiran *Mandatory Company Operations*. Di Garuda Indonesia, *safety* dikelola oleh Aviation Safety and Security Department secara menyeluruh, dan kemampuan *safety specialist* yang dimiliki Perusahaan secara

Garuda Indonesia is always improving its safety and security management by improving the Safety Management System and Security Management System (SEMS) and updating the Mandatory Company Operations. In Garuda Indonesia, safety is managed by the Aviation Safety and Security Department, and the capability of the safety specialists of the Company continues to be

Keselamatan & Aspek Operasional Lainnya • Safety & Other Operational Aspects

terus menerus ditingkatkan melalui berbagai program pengembangan. Selain itu, diadakan *Safety Recurrent Training* yang telah diikuti oleh lebih dari 1.200 awak kabin dalam rangka meningkatkan kesadaran akan *safety* dan pada akhirnya turut menyumbang penurunan tajam dalam *incident rate* yang disebabkan oleh awak kabin. Sepanjang tahun 2008, *incident rate* yang disebabkan oleh awak kabin sebesar 0,01/1.000 departure, dimana angka ini jauh dibawah target (0,09/1.000 departure). Ini menunjukkan tingkat *safety* di jajaran awak kabin terus meningkat ke arah yang lebih baik.

improved through various development programs. In addition, the company held a Safety Recurrent Training, which was attended by more than 1,200 cabin crew, to improve awareness of safety, which ultimately contributed to a steep decrease in the number of incidents caused by cabin crew. In 2008, the rate of incidents caused by cabin crew was 0.01/1,000 departure, far below the target (0.09/1,000 departure). This shows a safety level among the cabin crew has continued to improve.

Ditambah lagi sejak tahun 2005 Perusahaan telah mencanangkan sistem *Operational Hazard Report* (OHR) dalam rangka mengurangi *Incident* dan/atau *Serious Incident* agar tidak terjadi kecelakaan (*Zero Accident*). Laporan OHR tahun 2008 berjumlah 773 buah, yang mengindikasikan bahwa budaya pelaporan dalam hal *safety* dan *security* telah jauh berkembang. Hal tersebut tercermin dalam tingkat *Incident Rate* pada tahun 2008 yang mengalami penurunan yang berarti menjadi 0,41 kali *incident* (plus *serious incident* dan *accident*) per 1.000 keberangkatan *(departure)*. Pencapaian *Incident Rate* tahun 2008 menjadi yang paling terkecil dibandingkan tahun-tahun sebelumnya dan di bawah target tahun 2008 yaitu di bawah 0,88/1.000 *departure*.

Since 2005, the Company has implemented an Operational Hazard Report (OHR) system in an effort to reduce incidents and/or serious incidents and achieve zero accident operations. There were 773 OHR in 2008, which indicates that the reporting culture for safety and security incidents has developed significantly. This is reflected in the decreased incident rate in 2008 to 0.41 incidents (including serious incidents and accidents) per 1,000 departures. The incident rate in 2008 is our lowest ever and well below the Company's target for 2008 of 0.88/1,000 departures.

Upaya-upaya pencegahan terjadinya insiden dilakukan dengan menemukenali *hazard* untuk kemudian dianalisa dan dilaksanakan upaya perbaikan terhadap sistem dan prosedur maupun terhadap kompetensi SDM.

Efforts to promote incident prevention were carried out by recognizing the hazards requiring analysis and implementation, in order to improve the systems and procedures to elevate the competency of human resources.

Berdasarkan data mulai tahun 2002 s/d 2008 telah terjadi tren penurunan dari *incident rate*.

Based on the available data, there was a decreasing trend in the incident rate from 2002 to 2008.

Realisasi Program Kerja Operasi

Program kerja yang dijalankan oleh Direktorat Operasi selama tahun 2008 adalah:

1. Peningkatan *Safety Management System, Security Management System*, ERP & *Environmental Friendly*: Finalisasi Environment Program Manual dan telah menyelesaikan audit untuk empat stasiun domestik
2. Peningkatan manajemen operasional, kinerja *cockpit*, *IOSA compliance*: *Responsibility Evaluation*, Review Sispro, Optimalisasi Ground Staff dan Pengembangan Kualitas SDM.
3. Implementasi IOCS, meningkatkan *Operational Communication Network*: Sentralisasi flight plan, Digitalisasi manual operasional, *Centralized Flight Plan* telah dilaksanakan untuk 21 stasiun domestik dan Operations Manual Status sudah dipublikasikan.
4. *IT based for training record & recurrent*
5. Memperbaiki *Operation Monitoring & Control* menggunakan IOCS: pemantauan penyebab keterlambatan karena *airport facilities*, teknik dan *flight operations* (*flops*) dan menjalankan perbaikan OTP.
6. Program Perbaikan OTP: koordinasi antar pihak yang terkait untuk menurunkan keterlambatan karena flops *(flight operations)*.
7. Efisiensi Pengelolaan Bahan Bakar dan Penghematan Bahan Bakar: analisa terhadap *fuel usage* dan *fuel costs* serta menjalankan *economical tankering, redispatch, optimum center of gravity*, optimalisasi penggunaan GPU dan penurunan *high consumption engine*.
8. Meningkatkan Kinerja Flight Attendant (F/A): melaksanakan *safety recurrent training* dan penyempurnaan modul pelatihan untuk awak kabin.
9. Implementasi Standar Kinerja F/A: melaksanakan program *Coaching & Counselling* untuk awak kabin dan pemantauan terhadap *customer complaint*.
10. Implementasi Fly Hi untuk F/A: penandatanganan *Code of Conduct* oleh awak kabin.
11. Program Pengembangan *Personil Safety*: penyertaan personil dalam pelatihan *Flight Operations Safety Oversight* ICAO dan *forum AAPA Security*.
12. *Corporate Quality System*: pengkinian *Corporate Quality Management System*.
13. Optimasi Biaya-biaya Operasional: perubahan sistem permintaan data *Operational Flight Plan* dari Jeppesen ke Garuda Operation Control System dan pembuatan *crew rotation pattern* (CROPA) yang optimal untuk mengurangi jumlah ekstra *crew*.

Realization of Operation Work Program

The work programs implemented by the Directorate of Operations in 2008 were as follows:

1. Improvement of the Safety Management System, Security Management System, ERP & Environmentally-Friendly, finalization of the Environmental Program Manual and audits for four domestic stations.
2. Improvement of Operational Management, Cockpit Performance, IOSA Compliance, Responsibility Evaluation, System & Procedure Review, Ground Staff Optimization and HR Quality Development.
3. Operational Communication Network improvement, Flight Plan centralization, Operation Manual digitalization, IOCS implementation, Centralized Flight Plan implementation in 21 domestic stations and Operation Status Manual publication.
4. IT training records & recurrent.
5. Improvement of the monitoring & control operations using IOCS: monitoring the main causes of delays due to airport facilities, technique and flight operations (flops) and running OTP improvement.
6. On Time Performance Enhancement Program: coordination of related parties to decrease the number of delays caused by flops (flight operations).
7. Fuel conservation and efficient fuel management: analysis of fuel usage and fuel costs and running economical tankering, re-dispatch, optimum center of gravity, optimization of GPU and a decrease of high consumption engines.
8. Improvement of Flight Attendance (F/A) performance: implementing recurrent safety trainings and improving the training module for cabin crew.
9. Implementation of F/A performance standards: implementing a Coaching & Counseling Program for cabin crew and monitoring customer complaints.
10. F/A Fly Hi Implementation: Code of Conduct signing by cabin crew.
11. Development of a Personnel Safety Program: including personnel in Flight Operation Safety Oversight ICAO and AAP security forums.
12. Corporate Quality System: updating the Corporate Quality Management System.
13. Optimizing Operating Expenses: modifying the Operational Flight Plan Data Request System from Jeppesen to the Garuda Operation Control System and creating an optimal crew rotation pattern (CROPA) to reduce total extra crew.

Keselamatan & Aspek Operasional Lainnya • Safety & Other Operational Aspects

14. Efektivitas Biaya Penerbangan Haji : pengiriman *"give away"* kepada jamaah haji, kontak hotel di Jeddah dan Madinah, *ground handling*, dan finalisasi kontrak dengan *lessor*.

Teknik & Teknologi Sistem Informasi Pendukung Aspek Keselamatan dan Operasional

Program-program yang dilaksanakan di Direktorat Teknik ditujukan untuk meningkatkan kehandalan keselamatan penerbangan serta kenyamanan pesawat. Program-program tersebut adalah:

1. Safety: Pengurangan dan pencegahan *technical incident* dan Implementasi *Safety Management System* (SMS), dalam proses sosialisasi *awareness* SMS.
2. Realibility: *Improve Aircraft Realibility and Implement Manufactures Recommendation* telah dilakukan *workshop* dengan rekomendasi 13 item perbaikan.
3. Aircraft Availability: penyempurnaan fungsi *maintenance control* serta integrasi dengan unit Pemasaran dan Operasi.
4. Cabin Comfort: *Cabin recondition* untuk Boeing 737 telah dilaksanakan 11 buah pesawat dan persiapan *cabin refurbishment* untuk Boeing 747-400 dan Airbus 330-300.
5. Maintenance Cost: Perbaikan *business process cost controlling*, pembuatan serta pemantauan *Service Level Agreement* (SLA) dengan masing-masing *maintenance provider*.
6. Organization & People: penyederhanaan organisasi, penyusunan EPP (*Employee Performance Plan*), Pelatihan untuk auditor.

Selanjutnya dari sisi pelaksanaan program strategi dan teknologi informasi meliputi:

1. Penyelarasan strategi teknologi informasi dengan strategi bisnis, yang saat ini dalam tahap *assessment*.
2. Implementasi *Management Information System*, yang saat ini sedang dalam persiapan implementasi.
3. Proses pengadaan Implementasi/*Upgrade Passenger Reservation System* (PSS).

14. Cost-effective hajj management: giving away delivery to the hajj community, contacting hotels in Jeddah and Madinah, ground handling, and contract finalization with lenders.

Information System Techniques & Technology Supporting Operations and Safety

Programs implemented by the Directorate of Engineering are aimed at improving the reliability of flight safety and comfort of the aircraft. The programs are:

1. Safety: Decrease and prevent technical incidents and implement the Safety Management System (SMS) in the SMS awareness socialization process.
2. Improving Aircraft Reliability: A workshop on 13 recommendations for maintenance from the Manufacturers Recommendations has been carried out.
3. Aircraft Availability: improvement of the control maintenance function and integration with marketing and operation units.
4. Cabin Comfort: Cabin reconditioning for 11 Boeing 737s and preparation for cabin refurbishment of Boeing 747–400 and Airbus 330–3000 aircraft was carried out
5. Maintenance costs: Improving business process cost controlling, creation and monitoring of Service Level Agreements (SLA) with each maintenance provider.
6. Organization & People: simplification of organization, organization of EPP (Employee Performance Plan), and training for auditors.

The strategy and information technology for program implementation cover:

1. Adjustments to the information technology strategy with the business strategy, which is currently in the assessment phase.
2. Implementation of Management Information Systems which is currently in the implementation preparation
3. Implementation procurement process/upgrading of the Passenger Reservation System (PRS).

Peningkatan Layanan dan Nilai Tambah bagi Pelanggan • Service Improvement and Added Value for Customers

Pergeseran fokus Garuda Indonesia dari perusahaan transportasi menjadi perusahaan jasa telah ditekankan pada tahun 2007. Peluncuran Pedoman Perilaku FLY-HI bertujuan mengubah pola pikir untuk mengarahkan perhatian pada pelanggan, baik pelanggan eksternal yaitu pengguna jasa penerbangan maupun pelanggan internal yang berada dalam lingkup operasional Garuda Indonesia. Layanan yang berkualitas dan konsisten melalui proses pelayanan dan relasi yang bersih secara hukum dan moral menjadi tujuan akhir bagi setiap insan Garuda Indonesia.

Dalam menghadapi tingkat persaingan yang sangat tinggi pada industri penerbangan yang dilayani oleh berbagai kompetitor global, Garuda Indonesia senantiasa mengedepankan pelayanan dan keselamatan penerbangan untuk membangun loyalitas pelanggan dan menjadi maskapai terpilih. Terutama dalam pasar domestik dimana *competitive edge* Garuda Indonesia tidak berlandaskan pada harga, maka kualitas layanan dan nilai tambah menjadi tolok ukur bagi preferensi pelanggan.

The shift in Garuda Indonesia's focus from a transportation company to a service company was emphasized in 2007. The launch of the FLY-HI Behavior aims to change the thinking patterns towards customer centricity to external customers, such as flight service users, as well as to internal customers who are in the operational scope of Garuda. Providing high quality and consistent service through service processes and clean, legal and moral business practices has become the main objective of all Garuda personnel.

In dealing with the very tight competition in the flight industry, which is served by various global competitors, Garuda continues to prioritize services and flight safety to develop the loyalty of its customers and become a chosen airline. This is especially true in the domestic market, where Garuda Indonesia's competitive edge for customer's preference is not based on price, but on service quality and added value.

Peningkatan Layanan dan Nilai Tambah bagi Pelanggan • Service Improvement and Added Value for Customers

Pada dasarnya, pelanggan penerbangan memiliki kebutuhan layanan yang terdiri dari lima tahap *service touch point*, yaitu *prejourney, pre-flight, in-flight, post-flight dan post journey*, yang mencakup, antara lain, pemesanan tiket, check-in, fasilitas *lounge, boarding*, kenyamanan selama penerbangan dan pengambilan bagasi. Dengan merancang solusi layanan yang tepat, maka pelanggan dapat menghargai berbagai kemudahan dan kenyamanan yang tercermin dalam harga tiket yang dibayarkan.

Basically flight customers' service needs consist of five touch-point service phases: pre-journey, pre-flight, in-flight, post-flight and post journey, which cover ticket booking, check-in, lounge facilities, boarding, comfort during flight and luggage collection. By planning a precise service solution, customers come to value the various benefits and comforts reflected in the price paid for tickets (value for money).

Untuk menjawab tantangan tersebut, Garuda Indonesia terus mensejajarkan layanan yang diberikan dengan praktik terbaik internasional yang dilakukan maskapai internasional terkemuka lainnya. Sertifikasi internasional IOSA telah diraih pada tahun 2008 sebagai bukti kehandalan dan keselamatan penerbangan, sementara persiapan secara intensif dilakukan untuk bergabung dalam jajaran anggota Skyteam yang menjadi sasaran kerja pada tahun 2009.

To answer this challenge, Garuda continuously updates its services based on the best international practices carried out by leading international airlines. The IOSA international certification was obtained in 2008 and proves Garuda's flight reliability and safety, and intensive preparation has gone into securing a membership with Skyteam, one of Garuda's work objectives for 2009.

Pada tahun 2008, Garuda Indonesia juga telah menyelesaikan *service blueprint* yang menjadi dasar reorganisasi pada aspek layanan dan SDM sebagai tindak lanjut. Mulai tahun 2009, layanan Garuda Indonesia diarahkan pada konsep keramahtamahan Indonesia, atau yang dinamai 'Garuda Experience' yang memiliki nilai-nilai dasar sebagai berikut:
produk: *on-time* dan *safety*;
proses: cepat dan tepat;
premises: bersih dan nyaman;
people: handal, profesional, kompeten dan *helpful*

In 2008, Garuda finalized a blueprint for the reorganization of its services and human resources. In 2009, Garuda's services have been directed toward the concept of Indonesian Hospitality and Garuda Experience, which are based on the following basic values:
product: on time and safe;
process: prompt and precise;
premises: clean and comfortable;
people: reliable, professional, competent and helpful.

Selain itu, Garuda Indonesia juga terus meningkatkan kerjasama dengan berbagai pihak untuk memanjakan pelanggan melalui pelayanan *corporate sales*, pembayaran *e-payment*, promosi destinasi dalam program pariwisata dan fasilitas lainnya. Garuda Indonesia juga terus memberi penghargaan bagi pelanggan setia yang tergabung dalam program Garuda Frequent Flyer (GFF). Pada tahun 2008 telah dilakukan perbaharuan peraturan, fasilitas dan produk yang diberikan kepada anggota GFF yang terbagi dalam 4 kelompok, yaitu *Blue, Silver, Gold, Platinum*, dengan persembahan berbagai penawaran menarik seperti tiket gratis, hadiah dan promo belanja.

In addition, Garuda continues to improve its cooperation with various parties to indulge customers through corporate sales, e-payments, promotion of destinations in tourism programs and other facilities. Garuda also shows its appreciation for loyal customers through Garuda Frequent Flyer (GFF) program. In 2008, the regulations, facilities and products given to GFF members which consist of four (4) groups; blue, silver, gold and platinum, were renewed. This includes free tickets, gifts and shopping promotions.

Program-program lain yang dijalankan untuk meningkatkan nilai tambah bagi para pelanggan adalah:
1. Perluasan *Customer Care On Line*.
2. Peningkatan konsistensi produk dan layanan dengan menerapkan konsep SQC dan *Service Level Agreement* dengan *service provider*.
3. Perluasan rute dan peningkatan frekuensi jaringan rute penerbangan internasional dan domestik serta mengurangi *cancel on demand*.
4. *Pricing* yang transparan dan berdasarkan kebutuhan segmen pelanggan.
5. Komunikasi brand dan differensiasi produk.
6. Peningkatan *direct selling* untuk memperbaiki portofolio distribusi.
7. Penyempurnaan prosedur penanganan komplain: penyiapan *draft* prosedur operasi standar (SOP) penanganan *claim* dan *complaint*.
8. Program *customer intimacy*: pengiriman *souvenir*.

Other programs that have been implemented to improve the value added offered to customers are:
1. Expansion of Online Customer Care
2. Improvement of product and service consistency by implementing an SQC concept and a Service Level Agreement with service providers
3. Expansion of routes and increase of international and domestic flight route networks as well as reducing 'cancellations on demand.'
4. Transparent pricing based on the needs of customer segments
5. Communication of brands and differentiation of products
6. Increase of direct selling to improve distribution portfolio
7. Complaint handling procedure improvement: preparation of a draft of the standard operating procedures (SOP) for handling claims and complaints
8. Customer intimacy program: souvenir delivery

Disamping itu juga telah dilaksanakannya program *Coaching* dan *Counselling*, serta dilakukannya pemantauan yang lebih baik terhadap keluhan penumpang. Hal ini juga berdampak pada turunnya *index complaint* di 2008, yaitu sebesar 0,06/10.000 *pax*, turun 54% dari 2007 (0,13/10.000 pax).

In addition, a Coaching and Counseling Program has been implemented as well as better monitoring of passenger complaints. This has brought the complaint index in 2008 to 0.06/10,000 pax, a decrease of 54% from the 0.13/10,000 pax in 2007.

Tabel 16 Table 16

	Number of GFF Members	
Type	2008	2007
GFF Regular		
GFF Blue	130.785	88.151
GFF Silver	90.048	76.888
GFF Gold	15.966	13.547
GFF Platinum	1.772	1.495
Sub Total	**238.571**	**180.081**
GFF Special Card		
Garuda Indonesia Citi Card	28.426	19.003
EC Plus	1.070	1.195
GFF Junior	2.996	
Sub Total	**32.492**	**20.198**
TOTAL	**271.063**	**200.279**

Sumber Daya Manusia • Human Resources

Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia

Improving the Quality of Human Resources

Garuda berkonsentrasi pada pendekatan Human Capital Management dengan fokus pada karyawan sebagai aset berharga bagi Perusahaan dan bukan sekedar faktor pendukung atau kuantitas sumber daya yang tersedia.

Garuda Indonesia concentrates on the approach of the Human Capital Management with a focus on employees as valuable assets for the Company and not just a supporting factor or a quantifiable available resource.

Dalam rangka mempertajam daya saingnya menghadapi industri penerbangan yang sangat kompetitif pada tahap *Turnaround* bisnis, Garuda Indonesia berkonsentrasi pada upaya pembenahan dan peningkatan aspek keamanan penerbangan dan pelayanan serta efisiensi. Faktor kunci pada ujung tombak strategi tersebut berada pada sumber daya manusia yang kompeten dan handal.

Agar memiliki jajaran karyawan unggul yang mampu menjalankan peran yang efektif dan optimal pada berbagai posisi kunci, Garuda Indonesia berkonsentrasi pada pendekatan *Human Capital Management* dengan fokus pada karyawan sebagai aset berharga bagi Perusahaan dan bukan sekedar faktor pendukung atau kuantitas sumber daya yang tersedia. Setiap karyawan dituntut untuk mengasah keunggulan yang terdiri dari pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja sehingga dapat mendorong produktivitas dan kinerja, baik dalam lingkup pekerjaan maupun kehidupan pribadi secara umum. Menjadi *human capital* adalah sasaran bagi setiap karyawan, sekaligus merupakan peluang untuk mencapai tujuan jangka panjang yang lebih fundamental.

In order to strengthen its competitive edge in dealing with a very competitive airline industry in the business turnaround phase, Garuda Indonesia is concentrating its efforts on re-organizing and improving flight safety and services as well as efficiency. The main factor of this strategy is competent and reliable human resources.

To posses lines of sophisticated employees who are capable of performing effective and optimal roles in various key positions, Garuda Indonesia is concentrating on Human Capital Management with a focus on employees as valuable assets for the Company, not just a supporting factor or a quantifiable available human resource. Each employee is required to increase their excellence, which consists of knowledge, skills and work attitude, to enhance productivity and performance either in their scope of work or private lives. To be human capital is the objective of every employee and also an opportunity to attain long-term and more fundamental goals.

Sumber Daya Manusia • Human Resources

Pada tahun 2008, pendekatan *Human Capital Management* yang diterapkan di Garuda Indonesia mengedepankan fokus pada transformasi budaya yang membangun perusahaan yang tidak hanya baik *(good)*, tetapi sangat bagus *(great)*, menciptakan jiwa kepemimpinan serta mendorong pembelajaran dan pengembangan yang menyeluruh.

Komposisi Tim yang Tangguh

Beroperasi di industri yang kompetitif dan dinamis, Garuda Indonesia dituntut untuk senantiasa memiliki komposisi tenaga kerja yang tepat agar dapat terus mempertahankan keunggulannya. Selain mengembangkan strategi pengembangan *Human Capital* yang tepat sesuai dengan dinamika Perusahaan, Garuda Indonesia secara teratur mengkaji kebutuhan karyawan baik dari segi kuantitas dan kualitas.

Peningkatan signifikan dalam kinerja Perusahaan di tahun 2008 tidak terlepas dari keberhasilan Perusahaan dalam menentukan penempatan para karyawan, diantaranya berdasarkan level organisasi dan tingkat pendidikan.

Hingga akhir tahun 2008, jumlah karyawan tetap Garuda Indonesia tercatat sebesar 5.355 orang, lebih rendah daripada tahun 2007 sebesar 5.643. Jumlah karyawan seluruhnya termasuk karyawan kontrak dan siswa terdapat pada Tabel 17.

In 2008 the approach of the Human Capital Management, which is stipulated by Garuda Indonesia, prioritizes the transformation of culture that develops the company as not only good, but great, creating a spirit of leadership and propelling comprehensive learning and development.

Strong Team Composition

Operating in a competitive and dynamic industry, Garuda Indonesia is expected to maintain a composition of suitable personnel to sustain its excellence. Apart from developing a precise human capital development strategy in accordance with the dynamics of the Company, periodically Garuda Indonesia reviews the quantitative and qualitative needs of its employees.

Significant improvement in the performance of the Company in 2008 is not apart from the success of the Company in determining the placement of its employees based on, among others their level in the organization and education.

In 2008 there were 5,355 permanent employees in Garuda Indonesia, lower than in 2007, which recorded 5,643. The total number of employees in the company, including contract employees and apprentices, can be found in Table 17.

Tabel 17 Table 17
Jumlah Karyawan Berdasarkan Profesi tahun 2007 dan 2008 Total Employees based on Profession 2007 & 2008

No		Profesi Profession	Tetap Permanent		CAPEG Employee Candidate		Kontrak Contractual		JML Total		Siswa Student	
			2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
A	1	Pilot & Copilot										
		Aktif Active	546	553	-	-	17	5	563	558	58	49
		Diperbantukan Special Assignment	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	-	-	-	-	-	-	-	-		
		Cuti Gravida Paid Leave	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
				-		-		-		-		-
	2	Cabin Attendance Cabin Attendance							-	-		
		Aktif Active	1.546	1.700	-	-	67	108	1.613	1.808	57	-
		Cuti Gravida Paid Leave	76	62	-	-	-	-	76	62		
		Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	35	39	-	-	-	-	35	39		
	3	Sales & Promotion	695	867	-	-	11	8	706	875	-	-
	4	Airport Handling	400	431	-	-	6	-	406	431	-	-
	5	Maintenance & Engineering	100	84	-	-	4	11	104	95	-	7
	6	All Other Personnel	1.502	1.423	1	3	59	17	1.562	1.443	-	-
		Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	3	4	-	-	-	-	3	4	-	-
		Pegawai Diperbantukan Special Assignment	23	18	-	-	-	-	23	18	-	-
		Jumlah Peg. Garuda Airline (A) Total Garuda Airline Employees (A)	**4.926**	**5.181**	**1**	**3**	**164**	**149**	**5.091**	**5.333**	**115**	**56**
B	1	SBU GSM	64	76	-	-	14	5	78	81	-	-
	2	SBU GARUDA CARGO	354	372	-	-	-	-	354	372	-	-
	3	SBU Citilink	10	14	-	-	-	-	10	14	-	-
		Pilot	1	-	-	-	2	-	3	-	4	
		Cabin Crew	-	-	-	-	2	-	2	-	51	
		Jumlah SBU (B) Total SBU (B)	429	462	-	-	18	5	447	467	55	-
		Total Pegawai PT Garuda (A+B) Total PT Garuda Employees (A+B)	**5.355**	**5.643**	**1**	**3**	**192**	**162**	**5.548**	**5.808**	**170**	**56**

Tabel 18 Table 18
Kekuatan Karyawan dan Siswa Berdasarkan Pendidikan
Strength of Employees and Students Based on Education

Pendidikan Education	2008	2007
S.3 PhD Degree	3	4
S.2 Master Degree	309	322
S.1 Bachelor Degree	1.340	1.330
D3 Diploma	566	592
SLTA High School	3.500	3.616
Jumlah Total	**5.718**	**5.864**

Sumber Daya Manusia • Human Resources

Pembelajaran & Pengembangan

Komitmen Garuda Indonesia akan pembelajaran dan pengembangan karyawan tercermin dari kehadiran Garuda Indonesia Training Center (GITC) yang telah beroperasi sejak lama. GITC yang berlokasi di Jakarta Barat, memiliki fasilitas pusat pembelajaran yang lengkap dengan berbagai program dan sistem pembelajaran, termasuk pembelajaran elektronis atau *e-learning*, dengan tujuan menjadikan kualitas pelatihan yang optimal di semua tingkat organisasi secara menyeluruh.

Untuk mempertahankan kualitas pelatihan berstandar internasional, GITC sebagai unit training Garuda Indonesia telah memegang sertifikat CASR (Civil Aviation Safety Regulation) 121 serta CASR 142 dan 147 sebagai salah satu syarat agar GITC dapat melayani training kepada pihak ketiga. Ditambah lagi dengan sertifikasi ISO 9001 dan sertifikasi Training Maintenance AMTO (Aircraft Maintenance Training Organization) maka semakin lengkaplah kompetensi dan kualitas instruktur serta pelatihan yang ada di GITC.

Di Garuda Indonesia, peningkatan kompetensi dan daya saing tidak hanya menjadi tanggung jawab manajer lini, namun juga didelegasikan pada seluruh karyawan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dan konsisten melalui program pelatihan dan pengembangan yang tepat dan terstruktur. Manajemen pembelajaran ini diharapkan mampu membentuk kultur belajar melalui *high impact learning organization*.

Untuk mengembangkan karyawan searah dengan tujuan strategis Perusahaan, pembelajaran dirancang sebagai turunan dari strategi dan rencana usaha Perusahaan, antara lain dengan melakukan integrasi tata nilai FLY-HI ke dalam silabus program pelatihan yang sudah ada. Kemudian dengan pendekatan *Balanced Score card* dalam merumuskan strategi, juga dicapai pembelajaran yang koheren. Kebutuhan pembelajaran di tingkat korporat diterjemahkan ke dalam masing-masing unit kerja, dan seterusnya hingga tingkat individu karyawan dengan melakukan perbandingan antara kebutuhan Perusahaan dengan keahlian yang dimiliki oleh karyawan. Dalam hal ada kesenjangan yang teridentifikasi, maka akan dijadikan butir *learning needs* bagi karyawan tersebut.

Melalui GITC, Garuda melakukan berbagai program pelatihan yang bersifat mandatori maupun non-mandatori bagi para *air crew* maupun *ground staff*. Program mandatori mencakup pelatihan di bidang regulasi, keselamatan dan operasional penerbangan, seiring dengan tujuan strategis korporasi mencapai keselamatan dan keamanan serta pelayanan penerbangan yang optimal. Secara mendasar, melalui pelatihan yang dilakukan melalui sesi-sesi khusus atau kegiatan pekerjaan sehari-hari *(on the job training)*, Perusahaan selalu berupaya untuk mengembangkan kemampuan kepemimpinan, wawasan, keterampilan berkomunikasi serta pembangunan budaya/nilai-nilai perusahaan dan etos kerja.

Sepanjang tahun 2008, GITC telah mencatat 396.010 *student hours* untuk *ground training* dan 3.761 *student hours* untuk *simulator training* dengan total 399.771 *student hours*. Jumlah tersebut meningkat dari tahun 2007, dimana untuk *ground training* dan *simulator training* total tercatat sebesar 241.872 *student hours*.

Selain itu, Garuda Indonesia juga telah menyediakan sistem *e-learning* yang saat ini dikembangkan dengan modul yang mencakup 40 materi. Hingga akhir tahun 2008, sebanyak 3.533 pengguna telah mengakses *e-learning*. Untuk dapat mengakomodasi kebutuhan *e-learning* yang semakin besar di tahun-tahun mendatang, berbagai peningkatan dan perbaikan juga telah dilakukan pada perangkat keras pendukung (*server*).

Learning & Development

The commitment of Garuda Indonesia to learning and developing its employees is reflected in the presence of Garuda Indonesia Training Center (GITC), which has long been in operations. GITC, which is located in West Jakarta, has complete learning center facilities with various programs and learning systems, including electronic or e-learning, with an objective to provide optimal and comprehensive training quality for all organization levels.

To maintain an international standard training quality, GITC, as a training unit of Garuda Indonesia, has possessed CASR (Civil Aviation Safety Regulation) 121, CASR 142 and CASR 147 certificates as one of the requirements for GITC to provide training to third parties. The company also possesses ISO 9001 certification and AMTO (Aircraft Maintenance Training Organization) certification. Thus, GITC now has competent and qualified instructors as well as comprehensive training programs.

In Garuda Indonesia, line managers are not only responsible for the improvement of competence and competitive edge, but must also delegate these skills to all employees as well as implement them continuously and consistently through the right and structured training and development programs. It is expected that this management of learning is able to create a learning culture via a high impact learning organization.

To develop employees that correspond with the strategic objective of the Company, learning is designed as a derivative from the strategy and business plan of the Company, including integrating the FLY-HI value management in the syllabus of the existing training program. Through the Balanced Scorecard approach in formulating the strategy, we can also realize the coherent learning. The need for learning at the corporate level is translated from respective work unit up to an individual level by conducting a comparison between the Company's needs and skills that are possessed by an employee. If the gap is identified, it will be flagged as a point of learning need for the respective employes.

Through GITC Garuda conducts various training programs, both mandatory and non-mandatory, for air crew or ground staff. The mandatory programs cover training in the fields of regulation, safety and flight operation in line with the strategic corporate objectives so it can attain optimal safety, security and flight service. Basically, through the trainings that are conducted through special sessions or daily work activities (on the job training), the Company always makes an effort to develop leadership capabilities, insight, communication skills and cultural development of the company's values and work ethos.

In 2008 GITC recorded 396,010 student hours for ground training and 3,761 student hours for simulator training, for a total of 399,771 student hours. This is a significant increase compared to 2007, when ground training and simulator training recorded 241,872 student hours.

In addition, Garuda Indonesia also provides an e-learning system with modules covering 40 topics. By the end of 2008, 3,533 users had accessed the e-learning system. To accommodate the increasing need for e-learning in the coming years, various enhancements and improvements have also been carried out on our supporting hardwares (servers).

Sumber Daya Manusia • Human Resources

Tabel 19 Table 19
Ground & Simulator Training (Student Hours) Training Type

Jenis Pelatihan	2008	2007
Ground Training	396.010	238.037
Simulator Training	3.761	3.842
Jumlah Total	**399.771**	**241.872**

Investasi Bagi Karyawan

Investasi bagi pengembangan *human capital* dilakukan dengan pengkajian yang matang, termasuk melakukan survei periodik mengenai struktur penggajian di industri penerbangan dan sektor lainnya. Salah satu tujuan survei ini adalah memastikan bahwa paket remunerasi di Garuda Indonesia tetap kompetitif, sehingga Perusahaan tetap menjadi pilihan bagi profesional berpotensi untuk bergabung dan tetap berkarya bersama Garuda Indonesia.

Dari segi finansial, jumlah dana yang dikeluarkan untuk *human capital* di tahun 2008 tercatat sebesar Rp 29.755.686.364, dimana pada 2007 adalah sebesar Rp 15.952.079.564. Jumlah ini termasuk beban gaji, tunjangan, manfaat, bonus dan pelatihan.

Perlakuan yang Adil dan Setara bagi Seluruh Karyawan

Salah satu transformasi yang terjadi dalam Perusahaan, adalah mengelola human capital secara profesional. Satu hal yang mendasar bagi profesionalisme ini adalah kesempatan yang sama bagi seluruh karyawan untuk mengembangkan karir, dimana kemajuan masing-masing individu diukur berdasarkan suatu sistem yang transparan, yang berfokus pada *merit* dan kinerja yang dicapai masing-masing karyawan.

Investment for Employees

Investment in human capital development is carried out through in-depth studies, including a periodic survey concerning salary structure in the flight industry and other sectors. One of the objectives of this survey is to ensure that the remuneration packages in Garuda Indonesia remain competitive, and that the Company remains an employer of choice for potential professionals to join Garuda Indonesia and remain loyal to the company.

From the financial point of view, the total funds expended for human capital in 2008 was Rp 29,755,686,364, which in 2007 they amounted to Rp 15,952,079.564. This includes salaries, allowance, benefits, bonuses and training.

Fair and Equal Treatment of All Employees

One of the transformations in the company is the professional management of human capital. One of the basic cases for the professional employees is the equal opportunity for all of them to develop their careers in which individual progress is measured based on a transparent system that is focused on the merits and performance of each employee.

Rencana Tahun Mendatang

Secara berkala Garuda juga melakukan evaluasi dan pemantauan secara terus menerus terhadap standar acuan pengembangan SDM dan perangkat pembelajaran. Hal tersebut dilakukan sebagai upaya terus meningkatkan kualitas *human capital* Garuda Indonesia dan langkah-langkah penyesuaian dan penambahan investasi terhadap prasarana dan fasilitas pendukung pembelajaran yang telah dibangun. *Knowledge Management* yang telah diluncurkan beberapa tahun sebelumnya akan semakin ditingkatkan penerapannya pada tahun-tahun mendatang demikian juga inisiatif lain yang turut mendorong iklim pembelajaran dan lingkungan kerja yang semakin kondusif. Peningkatan di 2008 juga merupakan persiapan pengelolaan *human capital* di tahun 2009, di mana Perusahaan berencana untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas pengembangan ketrampilan karyawannya.

Plan for the Coming Years

Garuda conducts periodic evaluations and monitoring of its human resource development standards and learning apparatus. This is carried out to improve the quality of the human capital of Garuda Indonesia and adjustments and addition of investment for the means and supporting facilities for learning that have been developed. Knowledge management systems launched several years ago will be improved upon in coming years, as will other initiatives that refine the learning climate and increase the conduciveness of the work environment. The improvements in 2008 include the preparation of human capital management in 2009, in which the Company plans to improve a quality and quantity of its employees' skills.

SBU & Anak Perusahaan • SBU & Subsidiaries

Integrasi untuk Meningkatkan Nilai Tambah

Integration to improve added value

Integrasi menyeluruh dari seluruh *Strategic Business Unit* dan Anak Perusahaan akan memberikan kontribusi yang maksimal dan saling menguntungkan bagi pertumbuhan usaha Grup Garuda Indonesia di masa kini dan mendatang.

Comprehensive integration from all Strategic Business Units and Subsidiaries will contribute maximum growth and mutual benefits for Garuda Indonesia Group now and in the future.

Strategic Business Unit (SBU) adalah unit usaha mandiri yang berada dalam lingkup Perusahaan yang berorientasi pada optimasi sumber daya dengan tujuan memaksimalkan nilai Perusahaan dengan memberikan hasil produksi dan layanan jasa kepada pelanggan baik di dalam maupun di luar korporasi. Terdapat tiga SBU di Garuda Indonesia yang bertanggung jawab kepada Direksi dan terdiri dari: Unit Usaha Garuda Sentra Medika (GSM), Unit Usaha Garuda Cargo dan Unit Usaha Citilink (*Low Cost Carrier*).

A Strategic Business Unit (SBU) is an independent business unit that is oriented for the optimization of resources. The main objective of an SBU is to maximize the value of the Company by providing products and services to internal and external customers. Garuda Indonesia has three SBUs that are accountable to the Board of Directors: Garuda Sentra Medika (GSM)/Garuda Medical Center (GMC), Garuda Cargo and Citilink (Low Cost Carrier).

SBU Garuda Sentra Medika

SBU Garuda Sentra Medika (GSM) memiliki visi menjadi pusat penyedia jasa layanan kesehatan terkemuka yang menjadi pilihan utama di kalangan perusahaan penerbangan dan perusahaan BUMN di Indonesia. Pada awalnya, tujuan didirikan GSM adalah untuk menunjang bisnis Garuda Indonesia dengan menjadi pemimpin di bidang jasa pelayanan kesehatan penerbangan *(Aviation Medical Services)* dan mengembangkan usaha jasa pelayanan kesehatan yang terkait dengan usaha penerbangan. Dengan berjalannya waktu, ke depan GSM diharapkan dapat mengembangkan bisnis kesehatan yang handal dengan standar yang tinggi sehingga mampu menjadi mandiri dan bersaing dengan industri sejenis.

Garuda Sentra Medika (GSM)/Garuda Medical Center (GMC)

GSM's vision is to be the advanced health service provider of choice among airlines and State Owned Enterprices in Indonesia. Initially, GSM's objective was to support Garuda Indonesia's business by becoming a leader in aviation medical services and developing a health services business that is related with the airline business. In the future Garuda is expected to develop a reliable health business with high standards that enable it to be independent and competitive within the industry.

Persiapan menuju kemandirian tersebut telah mulai diwujudkan sebagai salah satu program inti pada tahun 2008, yaitu pemisahan usaha dengan mendirikan perusahaan baru *(spin-off)* dan dibentuknya tim internal yang menangani persiapannya, termasuk menyusun *Business Plan* dan mengawasi penilaian aset gedung dengan dilakukan oleh pihak *appraisal*. Selain itu, GSM juga fokus pada program inti lainnya, yaitu melakukan persiapan untuk sertifikasi *Aviation Medical Centre*.

GSM has prepared for this independence as one of the core programs in 2008; through the creation of new company (spin-off) and setting up the internal team that handles its preparation, including organizing a business plan and monitoring a building asset valuation conducted by an appraiser. GSM also focuses on other core programs, including laying the groundwork for Aviation Medical Center certification.

Pada tahun 2008, GSM berkonsentrasi pada program-program sebagai berikut:

1. Menyelenggarakan usaha *Managed Care* dengan pelayanan yang bermutu dan mudah dijangkau di kota-kota besar di Indonesia
2. Mengembangkan pelayanan kesehatan keluarga *(Family Clinic)* dalam rangka turut mendukung program pembangunan nasional di bidang kesehatan pada khususnya

In 2008, GSM concentrated on the following programs:

1. Holding a Managed Care business with quality and accessible services in big cities in Indonesia
2. Developing Family Clinic services to support national development program in health sector

SBU & Anak Perusahaan • SBU & Subsidiaries

3. Membina SDM yang profesional dan menjunjung etika profesi
4. Memberikan pelayanan yang mengacu pada standar internasional ISO 9001:2000

Jumlah pendapatan usaha GSM mencapai Rp 87,4 miliar, mengalami penurunan sebesar 2,9% dari tahun sebelumnya. Hal tersebut bermuara pada penurunan jumlah anggota kepesertaan pihak ketiga dalam program Managed Care sebagai dampak krisis keuangan global sehingga banyak perusahaan lebih memprioritaskan pengeluaran untuk kepentingan lain yang lebih mendesak dibandingkan biaya kesehatan. Pendapatan dari pelanggan Perusahaan mencapai Rp 76,4 miliar, sementara pendapatan dari pelanggan pihak ketiga mengalami penurunan menjadi Rp 12,6 miliar. Dari segi pendapatan, pelanggan dari Perusahaan memberikan kontribusi sebesar 87%, dibandingkan pelanggan pihak ketiga yang mencapai 13%.

SBU Cargo

SBU Cargo menangani pelayanan jasa angkutan barang melalui transportasi udara. Saat ini, SBU Cargo menjual muatan kargo pesawat yang melayani penerbangan reguler dan belum mengoperasikan pesawat *freighter* yang mampu mengangkut kargo secara khusus. Kapasitas muatan kargo yang tersedia dalam armada pesawat Perusahaan diukur berdasarkan Freight Available Tonne Kilometres (FATK).

Dengan tingkat persaingan yang semakin tinggi, SBU Cargo terus berupaya meningkatkan mutu pelayanan bagi konsumen pengirim kargo dengan melakukan sejumlah program kerja, antara lain:

1. Kerjasama dengan *Freighter provider*, yang dalam proses pengkajian dengan menggunakan harga bahan bakar tertentu
2. Kerjasama dengan POSINDO
3. Kerjasama dengan REPEX untuk layanan *door to door*
4. Implementasi sistem pemesanan berbasis internet
5. Sertifikasi ISO 9001 : 2000 dan mendukung program IOSA Perusahaan
6. Implementasi Belly Space Rate (BSR)

Mengingat prospek usaha Kargo ke depan, saat ini sedang dilakukan persiapan rencana untuk melakukan *spin-off* terhadap SBU Cargo dengan menggandeng *strategic partner*.

3. Promoting professional Human Resources and supporting profession ethics
4. Providing services that support the ISO 9001:2000 international standard

The total revenue of the GSM business was Rp 87.4 billion in 2008, a decrease of 2.9% compared to the previous year. This derives from a reduction in the total membership of third parties in the Managed Care program as a result of the global financial crisis, which forced a lot of companies to prioritize expenditures for more urgent purposes. Revenue earned from Garuda's Group reached Rp 76.4 billion, while revenue from third party customers decreased to Rp 12.6 billion. Customers from Garuda's Group contributed 87% of total income, compared to 13% from third party customers.

Cargo SBU

Cargo SBU provides excellent air transportation services. Currently, Cargo SBU sells regular air cargo service flights, but has not yet started operating freighters dedicated to transporting cargo. The available capacity for cargo in the Company fleet is calculated based on freight available tonne kilometers (FATK).

With the increasing level of competition, Cargo SBU continues to improve service quality for its customers by initiating a number of work programs, including:

1. Cooperation with a freighter provider in a study using a set fuel price
2. Cooperation with POSINDO
3. Cooperation with REPEX for door to door services
4. Implementation of a web-based reservation system
5. ISO 9001 – 2000 Certification and support for the Company's IOSA program
6. Implementation of Belly Space Rate (BSR)

Considering the future prospects in the cargo business, a plan is being prepared for a spin-off on the Cargo SBU with a strategic partner.

SBU Cargo dapat meningkatkan tonase kargo diangkut dalam penerbangan *mainbrand* sebesar 21,4% dari 120.592 ton pada tahun 2007 menjadi 146.374 ton pada tahun 2008. Peningkatan ini merupakan hasil dari menjalankan program-program kerja sama bisnis dan peningkatan pelayanan, kenaikan kapasitas FATK dan *available tonne kilometres* (ATK) serta kenaikan permintaan baik dalam pasar domestik maupun dalam pasar internasional.

SBU Cargo mencatat kenaikan pendapatan kargo sebesar 18,6% menjadi Rp 977,6 miliar. Hal tersebut didukung oleh peningkatan kapasitas produksi FATK sebesar 9% dan kenaikan *cargo yield* yang mencapai 24,4%. *Cargo load factor* adalah sebesar 44,2%.

SBU Citilink

SBU Citilink melayani kebutuhan pelayanan penerbangan dengan pendekatan *low cost carrier* yang menargetkan segmen *budget traveler* di pasar domestik. Sejak awal tahun 2008, pelayanan Citilink ditata ulang dan baru dioperasikan kembali pada bulan September 2008 dengan menawarkan penampilan dan konsep yang baru. Hal tersebut sekaligus persiapan dalam rangka memisahkan Citilink dari fungsinya sebagai SBU menjadi perusahaan yang berdiri sendiri. Pada tahun 2008 telah didapatkan persetujuan prinsip dari Kementerian BUMN untuk membentuk sebuah Perseroan Terbatas bagi SBU Citilink.

Sampai dengan 31 Desember 2008, Citilink mengoperasikan dua buah pesawat Boeing 737, dengan empat orang awak kokpit dan 26 orang awak kabin. Pelayanan Citilink melayani enam rute dengan poros di Surabaya yang menghubungkan jaringan Ampenan, Banjarmasin, Balikpapan, Batam, Jakarta dan Kupang. Pada tahun 2008, Citilink mengangkut sekitar 156 ribu penumpang. ASK penerbangan Citilink mencapai 220,8 juta dan Seat Load Factor pada periode September - Desember 2008 mencapai 61,7%.

Dengan memasukkan kargo yang diangkut dalam penerbangan Citilink, jumlah tonase kargo diangkut penerbangan reguler (*scheduled flights*) berjumlah 149.302 ton, meningkat 22% dibanding tahun lalu. Dengan konsep baru, penerbangan Citilink Perusahaan semakin intens dalam menggarap segmen bisnis ini.

SBU Cargo was able to increase the freight tonne carried in mainbrand flight by 21.4% from 120,592 tons in 2007 to 146,374 tons in 2008. The rise was resulted from the business collaboration programs, service improvement and the increase in FATK and available tonne kilometres (ATK) capacity. It was also owing to the increase of demand, in both domestic and international market.

The SBU Cargo achievd an 18.6% increase in earnings to Rp 977.6 billion. This was supported by a 9% increase in FATK production capacity, a 24.4% increase in the average selling price for cargo (cargo yield), and a 44.2% cargo load factor.

Citilink SBU

Citilink SBU is a low-cost carrier that targets low-budget travelers in the domestic market. In early 2008 Citilink services were re-organized and recently started re-operating in September 2008 with a new look and concept. During this re-structuring, preparations were made to make Citilink SBU an independent company. In 2008 a basic agreement was made in the Ministry of State-Owned Enteprises to make Citilink SBU into an independent company.

By 31 December 2008 Citilink operated 2 Boeing 737 aircraft with four cockpit crew and 26 cabin crew. Citilink serves six routes out of Surabaya, which connects Ampenan, Banjarmasin, Balikpapan, Batam, Jakarta and Kupang. In 2008 Citilink transported approximately 156,000 passengers. The Citilink's ASK reached 220.8 million with a seat load factor of 61.7% from September to December 2008.

By incorporating carried cargo into the Citilink flights, the total of freight tonne carried by scheduled flights was 149,302 tons, increasing by 22% compared to the previous year. With a new concept, the Company's Citilink flight has become more intense in developing this business segment.

SBU & Anak Perusahaan • SBU & Subsidiaries

Anak Perusahaan

Anak Perusahaan adalah suatu badan hukum tersendiri yang dibentuk Perusahaan untuk mendukung kegiatan Perusahaan Induk yang dikelola secara mandiri namun masih dalam kontrol Perusahaan Induk. Garuda Indonesia memiliki 4 Anak Perusahaan, yang terdiri dari PT Aerowisata, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia dan PT Lufthansa System Indonesia.

Subsidiaries

Garuda's subsidiaries are separate legal entities that have been created by the Company to support the Holding Company's activities and are managed independently under the control of the holding company. Garuda has 4 subsidiaries: PT Aerowisata, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia and PT Lufthansa System Indonesia.

PT Aerowisata

PT Aerowisata (Aerowisata) didirikan di Jakarta berdasarkan Akte Notaris Soeleman Ardjasasmita, S.H., Nomor: 85 tanggal 30 Juni 1973. Akte pendirian tersebut telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia dengan Surat Keputusannya Nomor: Y.A.5/32/18 tanggal 2 Februari 1974. Anggaran Dasar Aerowisata telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta Notaris Pengganti Siti Rayhana, SH No. 12 tanggal 6 Desember 2005), mengenai perubahan susunan pemegang saham Aerowisata yang berdomisili di Jalan Prapatan Nomor 32 Jakarta Pusat.

Modal saham ditempatkan dan disetor penuh Aerowisata berasal dari:

- PT Garuda Indonesia (Persero), sebanyak 80.000 lembar saham preferen @ Rp 1.000.000 & 169.999 saham biasa @ Rp 1.000.000.
- Dana Pensiun PT Aerowisata sebanyak 1 lembar saham biasa @ Rp 1.000.000.

PT Aerowisata (Aerowisata) was established in Jakarta through Notary Act No. 85 by Soeleman Ardjasasmita, SH, on 30 June 1973. The legal establishment was approved by the Minister of Justice of the Republic of Indonesia through Ministerial Decree No. Y.A.5/32/18 on 2 February 1974. The Articles of Association of Aerowisata have been amended several times, the last of which was through Notary Act by Siti Rayhana SH No. 12 on 6 December 2005 concerning a change of the composition of shareholders of Aerowisata, which is located on Jl. Prapatan No. 32, Central Jakarta.

The issued and fully paid share capital of Aerowisata derives from:

- PT Garuda Indonesia (Persero), 80,000 preferred shares with a nominal value of Rp 1,000,000 per share and 169,999 common shares with a nominal value of Rp 1,000,000 per share
- PT Aerowisata Pension Fund owns 1 common share with a nominal value of Rp 1,000,000 per share.

Aerowisata memiliki misi untuk mengembangkan usaha jasa yang berkaitan dengan industri pariwisata dan *hospitality*. Sejalan dengan misi ini, Aerowisata memiliki sejumlah anak perusahaan yang bergerak di usaha-usaha perhotelan, jasa boga, jasa transportasi darat dan keagenan serta *tours & travel*. Perusahaan-perusahaan anak dengan pemilikan hak suara lebih dari 50% adalah PT Bina Inti Dinamika, PT Mirtasari Hotel Development Corporation, PT Senggigi Pratama International, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service, PT Mandira Erajasa Wahana, PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi, Garuda Orient Holidays Pty.Ltd. dan PT Aerojasa Perkasa.

Sesuai dengan Surat Keputusan Dewan Komisaris Nomor: DEKOM/SKEP/001/IV/08 tanggal 23 April 2008 dan Keputusan Pemegang Saham tanggal 19 Mei 2008, Alexander Maneklaran. Maneklaran ditetapkan sebagai Pelaksana Harian Direktur Utama.

Susunan Pengurus PT Aerowisata selengkapnya adalah sebagai berikut:

Komisaris Utama : Emirsyah Satar
Komisaris : Abdulgani
Komisaris : Anshari Ritonga
Direktur Utama : Alexander Maneklaran

Sekilas Kinerja PT Aerowisata

Seiring dengan iklim pariwisata yang kondusif maka kinerja keuangan Aerowisata yang didukung usaha perhotelan, *catering, tour & travel* dan transportasi juga turut membaik. Pada tahun 2008, Pendapatan Usaha yang dicatat Aerowisata mencapai Rp 1.089,2 miliar atau mengalami perbaikan 19,9% dari tahun sebelumnya. Beban Pokok Penjualan adalah Rp 845,2 miliar, dengan kenaikan 20,9% sedangkan Beban Usaha yang dikeluarkan juga meningkat 6,5% menjadi Rp 161,4 miliar. Aerowisata memperoleh Laba Usaha sejumlah Rp 82,6 miliar, meningkat 42,5%. Setelah mengurangi seluruh Pendapatan & Beban Diluar Usaha, Pajak dan Hak Minoritas, Aerowisata meraih Laba Bersih Rp 78 miliar atau meningkat 11,2% dibanding tahun 2007.

Aerowisata's mission is to develop services connected with the tourism and hospitality industry. In line with this mission, Aerowisata has a number of subsidiaries that are engaged in the hotel, catering, land transportation services, agency and tours & travel businesses. Subsidiaries with majority voting rights (above 50%) are PT Bina Inti Dinamika, PT Mirtasari Hotel Development Corporation, PT Senggigi Pratama International, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service, PT Mandira Erajasa Wahana, PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi, Garuda Orient Holidays Pty Ltd and PT Aerojasa Perkasa.

Alexander Maneklaran. Maneklaran was confirmed as Acting President Director based on the decree from the Board of Commissioners No. DEKOM/SKEP/001/IV/08 of 23 April 2008 and the Decision of Shareholders of 19 May 2008.

The management composition of PT Aerowisata is as follows:

President Commissioner : Emirsyah Satar
Commissioner : Abdulgani
Commissioner : Anshari Ritonga
President Director : Alexander Maneklaran

Overview of PT Aerowisata Performance

In line with the conducive tourism climate, the financial performance of Aerowisata, which is supported by its hotel, catering, tours & travels, and transportation businesses, is also improving. In 2008, Aerowisata's operating income was recorded at Rp1,089.2 billion, an increase of 19.9% compared with the previous year. The cost of goods sold was Rp845.2 billion, which is an increase of 20.9%, while operating expenses increased by 6.5% to Rp161.4 billion. Aerowisata booked Rp82.6 billion in operating profits, which is an increase of 42.5%. After subtracting all non-operating income and expenses, taxes and minority rights, Aerowisata registered Rp78 billion in net profits, an increase of 11.2% compared to 2007.

SBU & Anak Perusahaan • SBU & Subsidiaries

Pada tanggal 31 Desember 2008, jumlah Aktiva yang dicatat sebesar Rp 1.287,7 miliar, atau meningkat 51,6%. Kewajiban naik 19,1% menjadi Rp 339,9 miliar, dan Ekuitas naik 67,6% menjadi Rp 946,4 miliar dibandingkan akhir tahun 2007.

On 31 December 2008, Garuda recorded Rp1,287.7 billion in assets, an increase of 51.6%. Liabilities increased by 19.1% to Rp 339.9 billion and the equity increased by 67.6% to Rp 946.4 billion compared to 2007.

Tabel 20 Table 20
Laporan Laba Rugi PT Aerowisata PT Aerowisata Profit and Loss Statement
(dalam Juta Rupiah) (in Million Rupiah)

Uraian Description	2008	2007	Perkembangan Growth
Pendapatan Usaha Operating Revenues	1.089.244	908.601	19,9%
Beban Pokok Penjualan Cost of Sales	845.237	699.101	20,9%
Laba Kotor Gross Income	244.007	209.500	16,5%
Beban Usaha Operating Expenses	161.428	151.559	6,5%
Laba Usaha Operating Profit	82.579	57.941	42,5%
Pendapatan & Beban Diluar Usaha Non Operating Income (Expenses)	31.311	36.927	-15,2%
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	113.890	94.867	20,1%
Pajak Tax	33.779	22.653	49,1%
Laba Sebelum Hak Minoritas Income Before Minority Interests	80.111	72.214	10,9%
Hak Minoritas Minority Interests	(2.064)	(2.005)	2,9%
Laba Bersih Net Income	78.047	70.209	11,2%

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (Abacus DSI)

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (Abacus DSI) didirikan berdasarkan persetujuan Menteri Keuangan melalui SK No. S-34/MK-016/93 tertanggal 31 Desember 1993 dan Kementerian Komunikasi melalui SK No. B-487/Au.003/SK 7 tertanggal 29 Desember 1993 dengan akta No. 1 tanggal 1 Maret 1995 dari Ny. Anna Sunarhadi, S.H., notaris di Jakarta, dan terakhir diubah dengan Akta No. 2 tanggal 15 Januari 2001 dari Ny. Suryati Moerwibowo dan telah memperoleh persetujuan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia dalam Surat Keputusan No. C1466 HT.01.01 tahun 2001 tanggal 28 Februari 2001 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 1231 tanggal 1 Maret 1996. Akta pendirian ini telah didaftarkan dalam buku register di Kantor Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No. 1156 tahun 1995. Abacus DSI berkantor pusat di Jl. Mampang Prapatan Raya No. 93 Jakarta dengan kantor perwakilan di Surabaya dan Medan.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (Abacus DSI) was established with the approval of the Minister of Finance through Ministerial Decree No. S-34/MK-016/93 dated 31 December 1993 and the Ministry of Communications SK No. B-487/Au.003/SK 7 dated 29 December 1993 through Act No. 1 of 1 March 1995 from Anna Sunarhadi S.H., a Notary in Jakarta. The act later was changed to Notary Act No. 2 of 15 January 2001 by Suryati Moerwibowo and received approval from the Minister of Justice and Human Rights in Ministerial Decree No C1466 HT.01.01 of 2001 dated 28 February 2001. It was announced in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 1231 on 1 March 1996. This Act of Establishment was registered with the Office of the District Court of Central Jakarta No. 1156 of 1995. Abacus DSI has its head office on Jl. Mampang Prapatan Raya No. 93 Jakarta and representative offices in Surabaya and Medan.

Modal saham ditempatkan dan disetor sebanyak 2.500 lembar saham, terdiri dari:
- PT Garuda Indonesia (Persero), sebanyak 2.375 lembar (95%)
- Abacus International Pte., Ltd., sebanyak 125 lembar (5%)

The issued and paid-up capital is 2,500 shares, consisting of
- PT Garuda Indonesia (Persero) with 2,375 shares (95%)
- Abacus International Pte Ltd with 125 shares (5%)

Visi Abacus DSI adalah menjadi salah satu GDS (Global Distribution Systems) dan penyedia jasa teknologi informasi dan komunikasi terdepan di Indonesia. Ruang lingkup kegiatan Abacus DSI meliputi bidang jasa sistem komputerisasi reservasi, menyewakan perangkat komputer kepada biro-biro perjalanan, menyediakan fasilitas pelatihan bagi karyawan biro perjalanan dan menyediakan petugas yang dapat membantu memecahkan kesulitan yang dihadapi oleh biro perjalanan dalam mengoperasikan *Computerized Reservation Systems* (CRS).

Abacus DSI's vision is to be a leading provider of Global Distribution Systems (GDS), and information technology as well as communications services in Indonesia. Abacus DSI services cover computerized reservations, computer equipment leasing to travel bureaus, training facilities to travel bureau employees and provision of personnel to resolve challenges encountered by travel bureaus in operating Computerized Reservation Systems (CRS).

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Abacus DSI adalah sebagai berikut :
Komisaris Utama : Agus Priyanto
Komisaris : Achirina
Komisaris : Kenneth Low Mang Mang
Direktur Utama : Wijaya Hadinukerto

The composition of the Board of Commissioners and Board of Directors of PT Abacus DSI is as follows:
President Commissioner : Agus Priyanto
Commissioner : Achirina
Commissioner : Kenneth Low Mang Mang
President Director : Wijaya Hadinukerto

Sekilas Kinerja PT Abacus DSI
Pada tahun 2008, perolehan Pendapatan Usaha Abacus DSI sebesar Rp 23,2 miliar, meningkat sebesar 0,4% dibandingkan tahun sebelumnya. Beban Usaha mencapai Rp 21,1 miliar dengan peningkatan 10,4% dari tahun 2007. Setelah memperhitungkan Pendapatan dan Beban Lain-lain dan Pajak, Abacus DSI mencatat Laba Bersih sebesar Rp 2,9 miliar, atau mengalami penurunan 16,3%.

Overview of PT Abacus DSI Performance
In 2008 the Operating Revenues for Abacus DSI were Rp 23.2 billion, an increase of 0.4% compared with the previous year. Operating Expenses were Rp 21.1 billion, an increase of 10.4% compared to 2007. After calculating other income & expenses and taxes, Abacus recorded net income of Rp 2.9 billion, a drop of 16.3%.

Jumlah Aktiva per 31 Desember 2008 meningkat sebesar 16,2% menjadi Rp 55,1 miliar. Kewajiban berjumlah Rp 7,8 miliar, atau turun sebesar 28,6%, sementara Total Ekuitas meningkat 29,6% menjadi Rp 47,3 miliar.

The Total Assets per 31 December 2008 increased by 16.2% to Rp 55.1 billion. Liabilities were Rp 7.8 billion, a decrease of 28.6%, while Total Equity increased by 29.6% to Rp 47.3 billion.

SBU & Anak Perusahaan • SBU & Subsidiaries

Tabel 21 Table 21
Laporan Laba Rugi PT Abacus DSI PT Abacus DSI Profit & Loss Statement
(dalam Juta Rupiah) (in Million Rupiah)

Uraian Description	2008	2007	Perkembangan Growth
Pendapatan Usaha Operating Revenues	23.316	23.218	0,4%
Beban Usaha Operation Expenses	21.135	19.147	10,4%
Operasional Operational	9.811	8.962	9,5%
Penjualan Sales	2.871	2.674	7,4%
Umum & Administrasi General & Administration	8.452	7.511	12,5%
Laba Usaha Income from Operations	2.182	4.071	-46,4%
Penghasilan (Beban) Lain-lain Other Income (Expenses)	2.143	642	234,0%
Laba Bersih sebelum Pajak Income Before Tax	4.325	4.713	-8,2%
Pajak Tax Expenses	(1.467)	(1.297)	13,1%
Laba Bersih Net Income	(2.859)	3.415	-16,3%

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) didirikan dengan Akta Notaris No. 93 tanggal 26 April 2002 dari Arry Supratno, S.H., notaris di Jakarta, yang telah disahkan oleh Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia RI dalam Surat Keputusan No. C-11685.H.T.01.01.TH.2002 tanggal 28 Juni 2002 dan telah diberitakan dalam Tambahan Berita Negara RI No. 78 tanggal 27 September 2002. Modal saham yang ditempatkan dan disetor berjumlah 665.600 lembar saham pada tahun 2003 dan 100 lembar saham, seluruhnya berjumlah Rp 166,4 miliar, terdiri dari

- PT Garuda Indonesia (Persero) memiliki sebanyak 99%
- PT Aerowisata memiliki sebanyak 1% saham.

GMFAA didirikan untuk melaksanakan dan menunjang kebijakan dan program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang serta bidang lainnya yang berkaitan dengan jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang serta memupuk keuntungan bagi perseroan dengan menyelenggarakan jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang termasuk *engine* dan komponennya.

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) was established through Notary Act No. 93 of 26 April 2000 by Arry Supratno SH in Jakarta, and was approved by the Minister of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia in Ministerial Decree No.C-1.11685.HT.01.01.TH.2002 dated 28 June 2002 and was published in the Supplement of the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 78 of 27 September 2002. The share capital that is issued and fully paid was 665,600 shares in 2003 and 100 shares, with a total value of Rp 166.4 billion, consisting of:

- PT Garuda Indonesia (Persero), 99% share
- PT Aerowisata, 1% share

GMFAA was established to carry out and support the government's economic and development policies and program in general, especially in the repair and maintenance services of aircraft and other fields related to these services, as well as to maintain profits for the Company by including repair of aircraft engines and their components among its services.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia adalah sebagai berikut :

Komisaris Utama	:	Emirsyah Satar
Komisaris	:	Hadinoto Soedigno
Direktur Utama	:	Richard Budihadianto
Wakil Direktur Utama	:	Agus Sudaryo
Direktur	:	Hanrozan Haznam

The composition of the Board of Commissioners and the Board of Directors of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia is as follows:

President Commissioner	: Emirsyah Satar
Commissioner	: Hadinoto Soedigno
President Director	: Richard Budihadianto
Deputy President Director	: Agus Sudaryo
Director	: Hanrozan Haznam

Sekilas Kinerja PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia

Pendapatan Usaha yang diperoleh GMFAA pada 2008 mencapai Rp 1.598,2 miliar, atau meningkat 15,7% dari tahun sebelumnya. Beban Langsung adalah Rp 1.254,2 miliar, atau mengalami kenaikan sebesar 11,4%, sementara Beban Usaha meningkat 33,5% menjadi Rp 269,5 miliar. Setelah mengurangi beban-beban tersebut di atas, GMFAA membukukan Laba Usaha sebesar Rp 74 miliar, atau meningkat 39,8% dari tahun sebelumnya. Dengan memperhitungkan Penghasilan & Beban Lain-lain dan Pajak, maka Laba Bersih tercatat sebesar Rp 67,6 miliar, atau meningkat 31,7%.

Pada tanggal 31 Desember 2008, jumlah Aktiva adalah Rp 1.200,9 miliar, atau meningkat 15,6%. Kewajiban meningkat sebesar 15,2% menjadi Rp 782,9 miliar, dan Ekuitas meningkat 16,3% menjadi Rp 418 miliar.

Overview of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia Performance

GMFAA's operating income in 2008 was Rp 1,598.2 billion, an increase of 15.7% from the previous year. Direct expenses were Rp 1,254.2 billion, an increase of 11.4%, while operating expenses increased by 33.5% to Rp 269.5 billion. After expenses, GMFAA booked operating profits of Rp 74 billion or an increase of 39.8% compared to the previous year. Calculating income & other expenses and taxes, the company record net income of Rp 67.6 billion, an increase of 31.7%.

On 31 December 2008, total assets were Rp 1,200.9 billion, an increase of 15.6%, while liabilities increased by 15.2% to Rp 782.9 billion and equity increased 16.3% to Rp 418 billion.

Tabel 22 Table 22
Laporan Laba Rugi PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)
Profit & Loss Statement of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)
(dalam Juta Rupiah) (in Million Rupiah)

Uraian Description	2008	2007	Perkembangan Growth
Pendapatan Usaha Operating Revenues	1.598.210	1.381.056	15,7%
Beban Langsung Direct Cost	1.254.188	1.125..937	11,4%
Laba Kotor Gross Income	344.023	255.118	34,8%
Beban Usaha Operating Expenses	269.478	201.786	33,5%
Laba Usaha Income from Operations	74.544	53.332	39,8%
Pendapatan & Beban Lain-lain Other Income (Expenses)	41.113	21.224	93,7%
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	115.657	74.556	55,1%
Pajak Tax Expenses	48.095	23.241	106,9%
Laba Bersih Net Income	67.562	51.315	31,7%

SBU & Anak Perusahaan • SBU & Subsidiaries

PT Lufthansa Systems Indonesia (LSI)

PT Lufthansa Systems Indonesia (LSI) berkedudukan di Jakarta, didirikan berdasarkan akta No. 7 tanggal 9 Juni 2005 yang dibuat di hadapan Notaris Adrian Djuaini, S.H., Notaris di Jakarta. Akta pendirian ini disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. C-21017 HT.01.01.TH 2005 tanggal 29 Juli 2005 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 66 Tambahan No. 8827 tanggal 19 Agustus 2005.

PT Lufthansa Systems Indonesia (LSI) is located in Jakarta and was established through Notary Act No. 7 on 9 June 2005, by Adrian Djuaini, S.H. in Jakarta. The establishment was approved by the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia in Ministerial Decree No. C-21017. HT.01.01.TH.2005 dated 29 July 2005 and was announced in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 66 and the Supplement of the State Gazette No. 8827 dated 19 August 2005.

Pada awal tahun 2008, saham-saham LSI dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero) sebanyak 3.369.695 lembar (51%) dan Lufthansa System Group GmbH sebanyak 2.276.765 lembar (49%). Pada tanggal 10 Desember 2008 terdapat pengalihan saham Lufthansa System Group GmbH atas LSI sebesar 49% kepada PT Aerowisata.

In early 2008, PT Garuda Indonesia (Persero) owned 3,369,695 shares (51%) and Lufthansa System Group GmbH. owned 2,276,765 shares (49%) in LSI. On 10 December 2008, Lufthansa System Group GmbH. transferred its 49% share in LSI to PT Aerowisata.

Sesuai dengan Pasal 23 Anggaran Dasar, ruang lingkup kegiatan LSI meliputi bidang jasa konsultasi dan rekayasa sistem teknologi informasi serta pemeliharaan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dan industri-industri lainnya. LSI mulai beroperasi secara komersial sejak tanggal 9 Juni 2005.

In accordance with Article 23 in the Articles of Association, the scope of LSI's business activities included consultation services, information technology engineering systems, and maintenance to airline companies and other industries. LSI commenced its commercial operations on 9 June 2005.

Kantor Pusat LSI beralamat di Gedung Ratu Plaza lantai 28 dan 29 Jl. Jend. Sudirman Kav. 9, Jakarta, Indonesia.

The Head Office of LSI is in Ratu Plaza Building, 28th and 29th Floor, Jl. Jend. Sudirman Kav. 9, Jakarta, Indonesia.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Lufthansa Systems Indonesia adalah sebagai berikut :

Komisaris Utama	: Sunarko Kuntjoro
Komisaris	: Hadinoto Soedigno
Komisaris	: Wolfgang F. W. Gohde
Chief Executive Officer	: Patricia Cramer Schiefke
Chief Operating Officer	: Dieter Trautwein
Chief Financial Officer	: Gatot Satriawan

The composition of the Board of Commissioners and the Board of Directors of PT Lufthansa Systems Indonesia is as follows:

President Commissioner	: Sunarko Kuntjoro
Commissioner	: Hadinoto Soedigno
Commissioner	: Wolfgang F. W. Gohde
Chief Executive Officer	: Patricia Cramer Schiefke
Chief Operating Officer	: Dieter Trautwein
Chief Financial Officer	: Gatot Satriawan

Sekilas Kinerja PT Lufthansa System Indonesia

Pada tahun 2008, Pendapatan Usaha yang diraih LSI mencapai Rp 114,7 miliar, meningkat 3,6% dibanding tahun sebelumnya. Beban Usaha mengalami sedikit kenaikan, yaitu 2,7% menjadi Rp 92 miliar. Akibatnya, Laba Usaha meningkat menjadi Rp 22,7 miliar, atau meningkat 7,7%. Setelah memperhitungkan Penghasilan & Beban Lain-lain serta Pajak, maka LSI mencatat perolehan Laba Bersih sebesar Rp 15,1 miliar, dengan penurunan 19,7% dibandingkan tahun 2007.

Overview of PT Lufthansa System Indonesia Performance

In 2008 LSI recorded operating revenue of Rp 114.7 billion, which is an increase of 3.6% compared to the previous year. Operating Expenses increased slightly by 2.7% to Rp 92 billion. As a result, Income from Operations increased by 7.7% to Rp 22.7 billion. After calculating other income and Expenses as well as Taxes, LSI recorded net income of Rp 15.1 billion, a 19.7% decrease compared to 2007.

Pada 31 Desember 2008, LSI mencatat jumlah aktiva sebesar Rp 130,3 miliar, atau naik 15,5% dibandingkan tahun sebelumnya. Jumlah Kewajiban mencapai Rp 41,6 miliar, atau naik sebesar 6% sementara Ekuitas mencetak peningkatan yang lebih tajam sebesar 20,5% menjadi Rp 88,7 miliar.

On 31 December 2008, LSI recorded total assets of Rp 130.3 billion, an increase of 15.5% compared to the previous year. Total liabilities were Rp 41.6 billion, an increase of 6%, while Equity recorded a 20.5% increase to Rp 88.7 billion.

Tabel 23 Table 23
Laporan Laba Rugi PT Lufthansa Systems Indonesia
PT Lufthansa Systems Indonesia Profit & Loss Statement
(dalam Juta Rupiah) (in Million Rupiah)

Uraian Description	2008	2007	Perkembangan Growth
Pendapatan Usaha Operating Revenues	114.722	110.689	3,6%
Beban Usaha Operating Expenses	92.023	89.622	2,7%
Laba Usaha Income from Operations	22.699	21.067	7,7%
Pendapatan & Beban Lain-lain Other Income (Expenses)	17	5.796	-99,7%
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	22.716	26.863	-15,4%
Pajak Tax Expenses	7.613	8.057	-5,5%
Laba Bersih Net Income	15.103	18.806	-19,7%

Tinjauan Keuangan • Financial Review

Seiring dengan perbaikan menyeluruh pada berbagai aspek operasional layanan penerbangan yang dijalankan oleh Garuda Indonesia, maka pada tahun 2008 terus dicatat banyak kemajuan yang memuaskan pada kondisi keuangan walaupun industri penerbangan global terus tertekan oleh berbagai tantangan.

Along with the overall improvements performed by Garuda Indonesia on various aspects of service operations, 2008 saw a much satisfactory progress in its financial condition despite the incessant challenges faced by the global airline industry.

Lingkungan Operasional

Bagi industri penerbangan, lingkungan operasional yang menimbulkan dampak terbesar bagi kinerjanya adalah gejolak harga minyak bumi yang sudah terjadi sejak awal 2008. Harga minyak bumi dunia mencapai titik tertinggi di bulan Juli 2008 yaitu sebesar 147 US dollar per barel. Setelah itu harga minyak bumi mulai menurun akibat krisis ekonomi global yang menyebabkan permintaan juga mulai menurun.

Akibatnya, bagi maskapai penerbangan tahun 2008 adalah tahun yang sangat penuh dengan ketidakpastian. Saat tujuh atau delapan bulan pertama tahun 2008 kami terkena dampak atas kenaikan harga minyak. Lalu di kuartal terakhir tahun 2008 terjadi ketidakpastian dari sisi pendapatan karena para penumpang terpengaruh dengan krisis global, sehingga terjadi penurunan permintaan.

Meskipun demikian, secara umum kinerja Garuda Indonesia di tahun 2008 di banding tahun 2007 jauh lebih baik, baik dari sisi pendapatan, laba usaha, dan aspek-aspek lainnya. Salah satu kunci sukses dalam pencapaian ini adalah pengelolaan pendapatan (*revenue management*). Dengan adanya fluktuasi harga minyak, kami memperkuat pengelolaan pendapatan yang pada dasarnya merupakan pengelolaan antara penetapan harga (*pricing*) dengan *seat load factor*.

Operating Environment

For the airline industry, the aspect of the operational environment that had the most severe impact on its performance was the fluctuation in fuel prices since early 2008. The price of oil reached its highest level in July 2008, at USD 147 per barrel. After that, it began to plummet due to the global economic crisis, which accordingly affected demand.

Hence, 2008 was a year filled with uncertainties. Over the first seven or eight months of 2008 we suffered the impact of the increase in fuel prices. Later, during the last quarter 2008 there were uncertainties on the revenues front as passengers felt the impact of the global crisis, leading to a decline in demand.

Nonetheless, Garuda Indonesia's overall performance in 2008 was better than in 2007, on the revenues, net income and other aspects. One of keys to success in these achievements was our revenue management. With the fluctuation in oil prices, we strengthened our revenue management, which essentially means managing the right balance between the price and the seat load factor.

Tinjauan Kinerja Keuangan Konsolidasian

Tinjauan kinerja keuangan mengenai operasional Garuda Indonesia, untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 ini sebaiknya dibaca bersama-sama dengan Laporan Keuangan yang lengkap, termasuk catatan-catatan di dalamnya yang terdapat pada Laporan Tahunan ini.

Bahasan ini disusun berdasarkan Laporan Keuangan Konsolidasian Perusahaan yang disajikan sesuai dengan prinsip-prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia (PSAK) untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008. Laporan keuangan tersebut telah di audit oleh auditor independen Aryanto Amir Jusuf & Mawar (RSM AAJ Associates).

Overview of Consolidated Financial Performance

The overview of Garuda Indonesia's financial performance for the years ending 31 December 2008 and 2007 should be read together with the full Financial Statements, including the notes attached to this Annual Report.

The discussion is based on the Consolidated Financial Statements, which are presented based on the Indonesian generally accepted accounting principles (PSAK) for the year ending 31 December 2008. The financial statements have been audited by independent auditor Aryanto Amir Jusuf & Mawar (RSM AAJ Associates).

Tinjauan Keuangan • Financial Review

Kecuali dinyatakan lain, semua informasi keuangan yang berhubungan dengan Garuda Indonesia dinyatakan atas dasar konsolidasi sesuai dengan prinsip-prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Unless stated otherwise, all financial information related to Garuda Indonesia is stated on the consolidation basis according to the generally accepted accounting principles in Indonesia.

Pendapatan Usaha

Pada tahun 2008, Garuda mencatat peningkatan Pendapatan Usaha sebesar 36,6% menjadi Rp 19.400,6 miliar dibandingkan tahun sebelumnya yang sebesar Rp 14.204,0 miliar. Kontribusi Pendapatan Usaha terbesar berasal dari: Penerbangan Berjadwal; Penumpang (72,5%) dan Barang (4,9%), Penerbangan Borongan Haji (11,8%) serta Pendapatan Lainnya, yang berasal dari layanan yang diberikan pada pihak ketiga terkait dengan jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat, biro perjalanan, jasa boga, operasional hotel, layanan kesehatan dan pelatihan (9,4%).

Operating Revenues

In 2008, Garuda Indonesia booked a 36.6% increase in Net Income to Rp 19,400.6 billion, compared to Rp 14,204.0 billion in the previous year. The largest contribution came from the Scheduled Flights of Passengers (72.5%) and Cargo (4.9%), Non Scheduled Hajj & Charter Flights (11.8%), and Other Revenues that came from services provided to the third parties in connection with aircraft maintenance and overhaul services, travel agencies, catering, hotel operations, healthcare and training (9.4%)

Tabel 24 Table 24

Tabel Pendapatan Usaha Operating Revenues

(dalam Miliar Rupiah) (in Billion Rupiah)	2008	% Kontribusi Contribution	2007*)	% Kontribusi Contribution
Pendapatan Jasa Penerbangan Airline				
Penerbangan Berjadwal Scheduled Services				
- Penumpang Passenger	14.059,7	72,5	10.186,8	71,7
- Barang Cargo	947,6	4,9	801,4	5,6
Kelebihan Barang Excess Baggage	75,6	0,4	44,0	0,3
Surat dan Dokumen Mail and Document	30,0	0,2	23,2	0,2
Penerbangan Borongan Non Scheduled Services				
- Haji Hajj	2.291,8	11,8	1.510,3	10,6
- Charter Charter	174,8	0,9	95,6	0,7
Jumlah Total	**17.579,5**	**90,6**	**12.661,4**	**89,1**
Pendapatan Usaha Lainnya Others				
Pemeliharaan dan Perbaikan pesawat Maintenance and Overhaul	666	3,4	535,3	3,8
Biro Perjalanan Travel Agent	333,2	1,7	355,7	2,5
Jasa Boga Catering	284,8	1,5	250,9	1,8
Hotel Hotel	68,5	0,4	78,6	0,6
Kesehatan Health care	42,7	0,2	22,7	0,2
Pelatihan Training	20,2	0,1	28,3	0,2
Lain–lain Others	405,5	2,1	271,2	1,9
Jumlah Total	**1.821,1**	**9,4**	**1.542,6**	**10,9**
Total Pendapatan Usaha Total Operating Revenues	**19.400,6**	**100,0**	**14.204,0**	**100,0**

*) Disajikan kembali Restated

Penerbangan Berjadwal

Sebagai bisnis inti Perusahaan, Pendapatan dari Penumpang pada Penerbangan Berjadwal menyumbang Rp 14.059,7 miliar, atau setara dengan 72,5% dari jumlah pendapatan Perusahaan secara keseluruhan. Jumlah tersebut mengalami kenaikan 38,0% dari tahun 2007, berkat upaya Garuda Indonesia untuk melakukan *revenue management* yang lebih optimal melalui peningkatan kapasitas *Available Seat Kilometres* (ASK) penerbangan berjadwal dan volume penjualan *Revenue Passenger Kilometer* (RPK) serta kenaikan harga jual tiket rata-rata per kilometer (*passenger yield*).

Scheduled Services

As the Company's core business, the Revenues from Scheduled Services contributed Rp 14,059.7 billion or equivalent to 72.5% of the total revenues. This amount showed a 38.0% increase from 2007, thanks to Garuda Indonesia's efforts to optimize revenue management through improving the Available Seat Kilometers (ASK) capacity of scheduled flights and the sales volume or Revenue Passenger Kilometer (RPK), as well as increasing the passenger yield.

Penerbangan Borongan

Penerbangan Borongan mencakup layanan penerbangan haji dan *charter* dan menunjukkan pertumbuhan yang sangat baik sebesar 53,6% terutama sejalan dengan peningkatan jumlah jemaah haji yang dilayani sepanjang tahun 2008.

Non Scheduled Services

Non Scheduled Services include the hajj and charter flights, which booked an outstanding growth of 53.6%, in line with the increase in number of hajj pilgrims served throughout 2008.

Pendapatan Usaha Lainnya

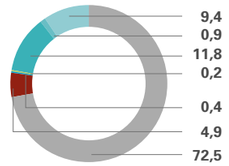
Pendapatan Usaha Lainnya mencapai Rp 1.821,1 miliar, atau naik 18,1% dari tahun sebelumnya. Kontribusi tertinggi berasal dari jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat pada pihak ketiga, biro perjalanan dan jasa boga.

Other Operating Revenues

Other Operating Revenues achieved Rp 1,821.1 billion, or an 18.1% increase from the previous year. The largest contribution came from aircraft maintenance and overhaul services to third parties, travel agencies and catering.

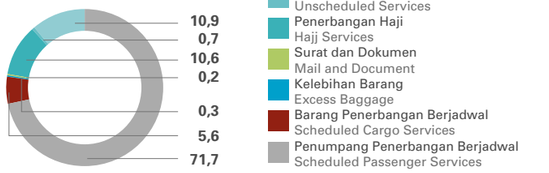
Gambar 14 Figure 14

Komposisi Pendapatan Usaha 2008 (dalam %)
Composition of Operating Revenues 2008 (in %)



Gambar 15 Figure 15

Komposisi Pendapatan Usaha 2007 (dalam %)
Composition of Operating Revenues 2007 (in %)



Tinjauan Keuangan • Financial Review

Beban Usaha

Beban usaha yang paling dominan dan meningkat signifikan adalah bahan bakar. Beban ini tercatat 40,8% dari jumlah beban usaha, dan meningkat signifikan sebagai dampak kenaikan harga *fuel* dan penambahan kapasitas produksi. Beban bahan bakar termasuk dalam kelompok beban Operasional Penerbangan yang merupakan komponen terbesar dengan porsi 56,8% dari seluruh Beban Usaha pada tahun 2008.

Operations Expenses

The most dominant post in operating expenses was fuel, which rose significantly. Fuel accounted for 40.8% of the total operating expenses and underwent a substantial increase as the impact of the price rise and increase in production capacity. Fuel is categorized in the Flight Operations expenses group, which is the largest component, accounting for 56.8% of all Operating Expenses in 2008.

Tabel 25 Table 25

Tabel Beban Usaha 2008 & 2007 Operating Expenses 2008 & 2007
(dalam Miliar Rupiah) (in billion Rupiah)

	2008	% Kontribusi	2007	% Kontribusi
Operasional Penerbangan Flight Operations				
Bahan Bakar Fuel	7.414,7	40,8	4.569,1	32,8
Sewa & *Charter* Pesawat Aircraft Rental & Charter	2.153,2	11,9	1.984,2	14,2
Lainnya Others	748,2	4,1	531,8	3,8
Sub Jumlah Sub Total	10.316,1	56,6	7.085,1	50,7
Pemeliharaan & Perbaikan Maintenance & Overhaul	1.867,3	10,3	1.750,4	12,6
Bandara Airport Charges	1.308,8	7,2	1.107,1	7,9
Pelayanan Penumpang Passenger Services	1.213,3	6,7	1.107,1	7,9
Tiket, Penjualan & Promosi Ticketing, Sales & Promotion	1.503,6	8,3	1.242,1	8,9
Administrasi & Umum General and Administrative	1.270,6	7,0	919,8	6,6
Penyusutan & Amortisasi Depreciation & Amortisation	414,5	2,3	477,4	3,4
Operasional Jaringan Network Operations	85,9	0,5	58,4	0,4
Operasional Hotel Hotel Operations	45,3	0,2	32,2	0,2
Beban Usaha Lainnya Others	188,3	1	203,2	1,4
Jumlah Total	**18.213,7**		**13.982,8**	

Beban Operasional Penerbangan

Beban Operasional Penerbangan 2008 mencapai Rp 10.316,02 miliar atau meningkat 45,6% dari tahun 2007 sebesar Rp 7.085,05 miliar. Bahan Bakar masih menempati posisi tertinggi dalam Beban Operasional Penerbangan dengan jumlah Rp 7.414,65 miliar atau naik 62,3% dari Rp 4.569,06 miliar tahun 2007. Gejolak harga avtur yang tinggi memaksa Garuda menerapkan program konservasi bahan bakar serta memberlakukan kebijakan *fuel surcharge* kepada pelanggan. Namun pada akhir tahun *trend* penurunan harga minyak sudah mulai terlihat sebagai akibat berkurangnya permintaan global akibat krisis finansial sehingga meringankan tekanan dari sisi beban bahan bakar.

Flight Operations Expenses

Flight Operational Expenses in 2008 totaled Rp 10,316.02 billion, or a 45.6% increase from Rp 7,085.05 billion in 2007. Fuel still claimed the highest portion of Flight Operational Expenses, amounting to Rp 7,414.65 billion or a 62.3% increase from Rp 4,569.06 billion in 2007. The fluctuations in avtur prices compelled Garuda to implement a fuel conservation program and charge a fuel surcharge to its customers. However, towards the end of year the trend of declining prices started to emerge due to the drop in global demand, which was driven by the financial crisis. This alleviated the pressure from fuel.

Jumlah Beban Sewa dan *Charter* Pesawat adalah Rp 2.153,15 miliar atau meningkat 8,5% dari Rp 1.984,21 miliar. Kenaikan tersebut dikarenakan adanya penambahan armada sebanyak 6 (enam) pesawat baru untuk memenuhi peningkatan lonjakan penumpang terutama di masa-masa puncak (*peak season*), selain sebagai bagian dari upaya pembaharuan armada. Hal ini juga merupakan salah satu alasan kenaikan Beban Asuransi sebesar 19,1% di tahun 2008.

Aircraft Rentals and Charters amounted to Rp 2,153.15 billion, increasing 8.5% from Rp 1,984.21 billion. The increase was due to the addition of six new aircrafts to match the increase in passengers, especially during the peak season, aside from the fleet revitalization program. This was also one of the factors contributing to a 19.1% increase in Insurance Expenses in 2008.

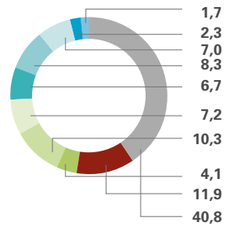
Beban Pemeliharaan dan Perbaikan

Beban Usaha utama lainnya adalah Beban Pemeliharaan dan Perbaikan yang terus mengalami kenaikan menjadi Rp 1.867,32 miliar seiring dengan komitmen pada standar keselamatan yang lebih tinggi sehingga kualitas pemeliharaan juga ditingkatkan.

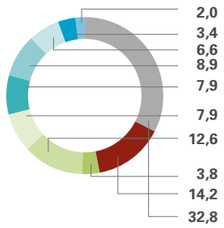
Maintenance and Overhaul Expenses

Another major operating expense is Maintenance and Overhaul, which continued to increase up to Rp 1,867.32 billion. This was in line with the Company's commitment to improve safety standards, which also means improving maintenance quality.

Gambar 16 Figure 16
Komposisi Beban Usaha 2008
(dalam %)
Composition of Operating Expenses 2008 (in %)



Gambar 17 Figure 17
Komposisi Beban Usaha 2007
(dalam %)
Composition of Operating Expenses 2007 (in %)



Beban Tiket, Penjualan & Promosi naik 21,1%, disusul oleh Beban Bandara yang tumbuh sebesar 18,2% di tahun 2008. Beban Pelayanan Penumpang turut meningkat 9,6% seiring dengan peningkatan kualitas layanan yang diberikan Perusahaan dan kenaikan jumlah pelanggan sepanjang tahun 2008.

Ticketing, Sales & Promotion expenses were up by 21.1%, followed by User Charges and Station Expenses, which grew by 18.2% in 2008. Passenger Service Expenses simultaneously went up by 9.6% in line with the improvement in the Company's services and the increase in the number of passengers during 2008.

Tinjauan Keuangan • Financial Review

Penghasilan (Beban) Lain-Lain

Untuk tahun 2008, terdapat kenaikan lebih dari dua kali lipat pada Beban Bunga dari Rp 155,6 miliar pada tahun 2007 menjadi Rp 365,5 miliar sebagai akibat dari besarnya beban bunga atas kewajiban dari sewa beli (*lease*) pesawat Airbus. Kerugian Selisih Kurs naik 63,3% menjadi Rp 364,9 miliar karena tingginya depresiasi nilai Rupiah, yang merosot dari posisi Rp 9.419 per USD pada akhir tahun 2007 menjadi Rp 10.950 per USD pada akhir tahun 2008. Perusahaan berupaya meredam dampak fluktuasi valas dengan menerapkan strategi lindung nilai (*hedging*) atas valuta asing untuk pemenuhan kewajiban dalam mata uang USD, meskipun eksposur yang dilindungi masih terbatas.

Perusahaan berhasil meraih penghasilan lain-lain dari peningkatan Keuntungan Penjualan Aset senilai Rp 385,6 miliar serta Penghasilan Bunga sebesar Rp 111,4 miliar namun total Beban Lain-lain-Bersih tetap mencatat peningkatan hingga 243,3% menjadi Rp 411,1 miliar di tahun 2008, dibandingkan Rp 119,8 miliar di tahun 2007.

Other Income (Expenses)

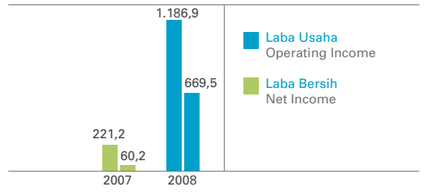
In 2008, Interest Expense more than doubled from Rp155.6 billion in 2007 to Rp 365.5 billion, attributable to the very high interest expense charged on the lease of Airbus aircraft. Losses on foreign exchange were up by 63.3% to Rp 364.9 billion due to the substantial depreciation of the Rupiah against the USD, from Rp 9,419/USD at the end of 2007 to Rp 10,950/USD at the end of 2008. The Company strove to minimize the foreign exchange impact by exercising a strategy of foreign exchange hedging for its obligations in USD, even though the hedged exposure was still limited.

The Company managed to earn other income from the increase in the Gain on Sales of Property and Equipment of Rp 385.6 billion and Interest Income of Rp 111.4 billion. However total other expenses-net were correspondingly up by 243.3% to Rp 411.1 billion in 2008, compared to Rp 119.8 billion in 2007.

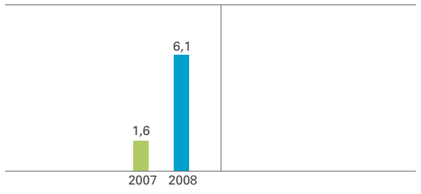
Tabel 26 Table 26
Penghasilan (Beban) Lain-lain Other Income (Expenses)
(dalam Miliar Rupiah) (in Billion Rupiah)

Penghasilan (Beban) Lain-Lain Other Income (Expenses)	2008	2007
Keuntungan Penjualan Aset Gain on Sale of Property and Equipment	385,6	59,4
Beban Bunga Interest Expense	(365,5)	(155,6)
Kerugian Selisih Kurs, Mata Uang Asing-Bersih Loss on Foreign Exchange - Net	(364,9)	(223,5)
Penghasilan Bunga Interest Income	111,4	65,6
Bagian Laba Bersih Investasi Jangka Panjang Equity in Net Income of Long Term Investments	9,4	3,0
Pemulihan (Penurunan) Nilai Aset Recovery (Impairment) of Assets	(36,2)	44,3
Pemulihan (Beban) Keusangan Persediaan Inventory Recovery (Obsolence)	(49,9)	11,2
Lain-lain - Bersih Others - Net	(101,1)	75,7
Penghasilan (Beban) Lain-lain - bersih Other Income (Expenses) - Net	(411,1)	(119,8)

Gambar 18 Figure 18
Laba Usaha dan Laba Bersih (dalam Miliar Rupiah)
Operating Income and Net Income (in Billion Rupiah)



Gambar 19 Figure 19
Marjin Usaha (dalam %)
Operating Margin (in %)



Marjin dan Profitabilitas Usaha

Meskipun Garuda mencatat kenaikan Beban Lain-lain-Bersih yang cukup signifikan, namun gabungan antara upaya peningkatan pendapatan usaha serta langkah-langkah efisiensi dalam pengendalian biaya menghasilkan tingkat profitabilitas di tahun 2008 jauh lebih baik dibanding tahun sebelumnya.

Laba Usaha mencapai Rp 1.186,9 miliar dan mengalami lonjakan yang signifikan sebesar 436,6%, sedangkan Marjin Usaha juga bergerak naik dari 1,6% pada tahun 2007 menjadi 6,1%. Laba Bersih turut meningkat secara signifikan dari Rp 60,2 miliar menjadi Rp 669,5 miliar, dengan kenaikan Marjin Bersih dari 0,4% pada tahun 2007 menjadi 3,5% pada tahun 2008.

Posisi Keuangan: Neraca

Per 31 Desember 2008, Perusahaan menerapkan model revaluasi untuk aset pesawat, tanah dan bangunan. Asetnya disajikan sebesar nilai revaluasian, yaitu nilai wajar pada tanggal revaluasi dikurangi akumulasi penyusutan. Aset tetap lainnya menggunakan model biaya, dimana aset disajikan sebesar biaya perolehan setelah dikurangi akumulasi penyusutan.

Berdasarkan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 30 (revisi 2007, berlaku efektif 1 Januari 2008) mengenai Akuntansi Sewa, klasifikasi sewa sebagai sewa pembiayaan atau sewa operasi didasarkan pada substansi transaksi dan bukan pada bentuk kontraknya. Aktiva dan kewajiban sewa guna usaha dicatat sebesar nilai tunai dari seluruh pembayaran sewa guna usaha ditambah nilai sisa (harga opsi). Aktiva sewa usaha disusutkan dengan metode dan berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis yang sama dengan aktiva tetap sejenis.

Operating Margin and Profitability

Even though Garuda recorded a significant increase in Other Expenses-Net, the combination of steps to improve revenues an efficiency measures to control costs yielded a much improved level of profitability compared to the previous year.

Operating Income reached Rp 1,186.9 billion, a significant leap of 436.6%, while the Operating Margin also strengthened from 1.6% in 2007 to 6.1%. Simultaneously, Net Income jumped from Rp 60.2 billion to Rp 669.5 billion, followed by an increase in the Net Margin from 0.4% in 2007 to 3.5% in 2008.

Financial Position: Balance Sheet

As of 31 December 2008, the Company has implemented the revaluation method for its aircraft, land and buildings. The assets were stated at their revalued balance, which was the fair value on the revaluation date deducted by accumulated depreciation. Other Non-Current Assets were measured using the cost method, in which they were stated at acquisition cost less accumulated depreciation.

Based on PSAK No. 30 (2007 Revision, effective on 1 January 2008) on Lease Accounting, the classification of leases as finance lease or operating lease was based on the substance of the transaction, rather than on the type of contract. The lease assets and liabilities were recorded at the cash value of all lease payments with the addition of the option price. The assets were depreciated using the same method and based on the estimated useful lives for similar property and equipment.

Tinjauan Keuangan • Financial Review

1. Aktiva
   Jumlah Aset Garuda mencapai kenaikan sebesar 27,7% menjadi Rp 13.070,1 miliar pada akhir tahun 2008 dibandingkan Rp 10.235,4 miliar pada akhir tahun 2007.

   Aset Lancar
   Aset Lancar menurun 11,8% dari posisi 31 Desember 2007 menjadi Rp 4.798,9 miliar, yang sebagian besar disebabkan oleh penurunan Kas dan Setara Kas sebesar 12,6% menjadi Rp 2.596,7 miliar, disusul penurunan Piutang Usaha menjadi Rp 840,6 miliar serta berkurangnya Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka sebesar 20,4% menjadi Rp 722,4 miliar terkait kegiatan operasional Perusahaan. Perseroan mampu menurunkan jangka waktu tagihan piutang (*collection period*) dari 29 hari menjadi 16 hari.

   Aset Tidak Lancar
   Aset Tetap melonjak tajam sebesar 71,9% atau setara dengan Rp 2.103,0 miliar terkait dengan penambahan aset baru senilai Rp 238,9 miliar dan penerapan model revaluasi untuk aset pesawat, tanah dan bangunan oleh Perusahaan. Aset Lain-lain meningkat menjadi lebih dari dua kali lipat menjadi Rp 2.925,2 miliar sehubungan dengan penambahan Uang Muka Pembelian Pesawat Udara terkait pemesanan 38 unit pesawat baru yang akan mulai didatangkan secara bertahap pada bulan Mei 2009 sampai dengan tahun 2013.

2. Kewajiban
   Pada 31 Desember 2008, Jumlah Kewajiban sebesar Rp 12.768,2 miliar, atau naik tipis 2,2% dari Rp 12.489,5 miliar pada akhir tahun 2007.

   Secara keseluruhan tidak terdapat perubahan yang signifikan pada akun-akun dalam Kewajiban Lancar selain yang menunjukkan pergerakan volume usaha. Pada 31 Desember 2008, jumlah Kewajiban Lancar adalah Rp 6.070,2 miliar dibandingkan Rp 6.247,1 miliar pada akhir tahun 2007.

   Jumlah Kewajiban Tidak Lancar pada akhir tahun 2008 naik sebesar 7,3% dari Rp 6.242,4 miliar menjadi Rp 6.698,0 miliar.

1. Assets
   Total Assets booked a 27.7% increase to Rp 13,070.1 billion at the end of 2008, compared to Rp 10,235.4 billion at the end of 2007.

   Current Assets
   Current Assets decreased by 11.8% from the 31 December 2007 position to Rp 4,798.9 billion, mainly attributable to the 12.6% decrease in Cash and Cash Equivalents to Rp 2,596.7 billion, followed by the decrease in Trade Receivables to Rp 840.6 billion and a 20.4% decline in Advances and Prepaid Expenses to Rp 722.4 billion pertaining to the operational activities. The Company managed to lower its collection period from 29 days to16 days.

   Non Current Assets
   Fixed Assets sharply increased by 71.9%, or equivalent to Rp 2,103.0 billion, which was related to the addition of new assets amounting to Rp 238.9 billion and the application of the revaluation model for aircraft, land and buildings by the Company. Other Assets increased more than twofold to Rp 2,925.2 billion following the increase in Advances for the purchase of new aircraft pertaining to the order of 38 new airplanes, which will be received in phases from May 2009 to 2013.

2. Liabilities
   As of 31 December 2008, total liabilities stood at Rp 12,768.2 billion, a slight increase of 2.2% from Rp 12,489.5 billion at the end of 2007.

   Overall, there were no significant changes in the current liabilities posts, except those indicating movement in business volume. As at 31 December 2008, total Current Liabilities were Rp 6,070.2 billion, compared to Rp 6,247.1 billion in 2007.

   Meanwhile, total Non Current Liabilities at the end of 2008 rose by 7.3% from Rp 6,242.4 billion to Rp 6,698.0 billion.

Kewajiban Pajak Tangguhan meningkat sebanyak Rp 193,9 miliar sebagai dampak diterapkannya model revaluasi untuk aset pesawat, tanah dan bangunan. Sementara Kewajiban Diestimasi atas Imbalan Kerja juga meningkat hampir Rp 100 miliar karena Perusahaan melakukan penyesuaian perhitungan kewajiban imbalan kerja berdasarkan PSAK 24 (Revisi 2004) yang berlaku efektif tahun 2008.

Perusahaan melakukan pelunasan beberapa fasilitas pinjaman yang dimiliki, namun pertumbuhan saldo pinjaman lebih banyak didorong oleh pengaruh nilai tukar mata uang pada kewajiban hutang dalam US Dollar dan bukan peningkatan nominal pinjaman karena Perusahaan terus mengupayakan restrukturisasi hutang dengan para kreditur.

3. Ekuitas
   Pada 31 Desember 2008, jumlah Ekuitas mengalami peningkatan yang amat berarti, yaitu kembali menjadi positif dan mencapai Rp 254,6 miliar dari defisit Rp 2.291,3 miliar pada tahun 2007.

   Kenaikan ini didorong oleh Laba Bersih sebesar Rp 669,5 miliar, Surplus Revaluasi sejumlah Rp 1.507,9 miliar dari keuntungan atas penilaian kembali pesawat, tanah dan bangunan yang dimiliki oleh Garuda, Selisih Kurs karena Penjabaran Laporan Keuangan serta kenaikan Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan sebesar Rp 380,6 miliar atas dasar revaluasi yang sama pada Aset Tetap yang dimiliki oleh Anak Perusahaan.

   Akumulasi Rugi berkurang sebesar Rp 668,1 miliar, yang diperoleh dari Laba Bersih yang dibukukan pada tahun 2008 dan penyesuaian Saldo Laba pada Anak Perusahaan.

Selain itu, juga terdapat Kerugian Belum Direalisasi atas Transaksi Lindung Nilai Arus Kas sebesar Rp 10,8 miliar terkait kebijaksanaan lindung nilai dan penerapan PSAK No. 55 (Revisi 1999) oleh Perusahaan untuk mengantisipasi risiko valuta asing dalam kebutuhan pendanaan Perusahaan.

Deferred Tax Liabilities were up Rp 193.9 billion as an impact of the revaluation method applied on aircraft, land and buildings. Estimated Liabilities on Employee Benefits also increased by almost Rp 100 billion as the Company adjusted the calculation of employee benefits based on SFAS 24 (2004 Revision) effective in 2008.

Since the Company has paid off several loan facilities, the increase in the debt balance was mostly attributable to the impact of foreign exchange on the USD-denominated debts and not to the nominal of the debts, as the Company always takes steps to restructure its debts with the creditors.

3. Equity
   As of 31 December 2008, total Equity saw a notable growth, returning to positive figures and reaching Rp 254.6 billion from a deficit of Rp 2,291.3 billion in 2007.

   The increase was boosted by the Net Income at Rp 669.5 billion; Revaluation Surplus at Rp 1,507.9 billion resulting from the revaluation of aircraft, land and buildings owned by Garuda, Translation Adjustments, and Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries of Rp 380.6 billion based on the similar revaluation basis of the subsidiaries' Fixed Assets.

   Accumulated Losses were reduced by Rp 668.1 billion due to the Net Income booked in 2008 and the Subsidiaries' Prior Year Adjustments.

There was also an Unrealized Loss on Cash Flow Hedge Transactions of Rp 10.8 billion in relation to the hedging policy and the implementation of PSAK No. 55 (1999 Revision) to anticipate the foreign exchange risks in the Company's funding needs.

Tinjauan Keuangan • Financial Review

Tabel 27 Table 27
Ikhtisar Neraca (dalam Miliar Rupiah)
Balance Sheet Highlights (in Billion Rupiah)

	2008	2007	Perkembangan Growth
Aset Assets			
- Aset Lancar Current Assets	4.798,9	5.441,2	11,8%
- Aset Tidak Lancar Non Current Assets	8.271,1	4.794,2	72,5%
Jumlah Aset Total Assets	**13.070,0**	**10.235,4**	**27,7%**
Kewajiban dan Ekuitas (Defisiensi Modal) Liabilities & Shareholders' Equity (Capital Deficiency)			
- Kewajiban Lancar Current Assets	6.070,2	6.247,1	2,8%
- Kewajiban Tidak Lancar Non Current Assets	6.698,0	6.242,4	7,3%
Jumlah Kewajiban Total Liabilities	**12.678,2**	**12.489,5**	**2,2%**
Ekuitas (Defisiensi Modal) Shareholders' Equity (Capital Deficiency)	254,6	(2.291,31)	111,1%
Jumlah Kewajiban dan Ekuitas (Defisiensi Modal) Total Liabilities & Shareholders' Equity (Capital Deficiency)	**13.070,0**	**10.235,4**	**27,7%**

Arus Kas

Pada 31 Desember 2008, Kas dan Setara Kas berjumlah Rp 2.596,7 miliar, menurun 12,6% atau Rp 372,9 miliar dibandingkan posisi pada akhir tahun 2007 yang mencapai Rp 2.969,6 miliar.

Cash Flow

As of 31 December 2008, Cash and Cash Equivalents amounted to Rp 2,596.7 billion, declining 12.6% or Rp 372.9 billion compared to Rp 2,969.6 million at the end of 2007.

Tabel 28 Table 28
Arus Kas (dalam Miliar Rupiah)
Cash Flow (in Billion Rupiah)

	2008	2007
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi Net Cash Flows from Operating Activities	1.384,3	592,9
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas investasi Net Cash Flows for Investing Activities	(1.191,7)	(28,5)
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan Net Cash Flows from (for) Financing Activities	(694,1)	1.007,5
Kenaikan (Penurunan) Bersih Kas dan Setara Kas Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	(501,5)	1.571,8
Efek Perubahan Kurs Mata Uang Asing Effect of Foreign Exchange Rate Changes	128,6	115,9

1. Aktivitas Operasional
   Sumber utama likuiditas Perusahaan adalah dana yang dihasilkan dari kegiatan operasional. Aliran dana tunai operasional mengalami kenaikan sebesar Rp 791,4 miliar, atau 133,5% dibandingkan dengan tahun 2007 dengan ditunjang kinerja operasional yang menguat. Perseroan juga berhasil meningkatkan efisiensi modal kerja pada tahun 2008 antara lain dengan penurunan jangka waktu tagihan piutang dari 29 hari menjadi 16 hari.

1. Operating Activities
   The main source of the Company's liquidity is funds generated by operating activities. The operating cash flow experienced an increase of Rp 791.4 billion, or 133.5% on the previous year, which was supported by a stronger operational performance. The Company also succeeded in enhancing its equity efficiency in 2008 by, among other matters, the shortening of the collection period of trade receivables from 29 days to 16 days.

2. Aktivitas Investasi
   Perusahaan menerapkan prioritas dalam keputusan investasi sebagai upaya pengelolaan dana tunai yang optimal. Jumlah dana yang digunakan untuk kegiatan investasi meningkat secara signifikan pada tahun 2008 menjadi Rp 1.191,7 miliar dibandingkan hanya Rp 28,5 miliar pada tahun sebelumnya. Untuk menunjang kegiatan operasional yang efisien terus diterapkan strategi untuk melepaskan aset non-produktif serta tambahan pembelian Aset Tetap senilai Rp 152,8 miliar. Namun, sebagian besar dana untuk investasi terfokus pada pembayaran Uang Muka Perolehan Aset Tetap sebesar Rp 1.231,5 miliar terkait ekspansi armada Perusahaan dengan pemesanan pesawat baru yang akan mulai didatangkan pada tahun 2009.

2. Investment Activities
   The Company set investment priorities in an effort to optimize cash management. The total funds used for investment activities significantly increased in 2008 to Rp 1,191.7 billion, compared to Rp 28.5 billion in the previous year. To enhance the efficiency of operational activities, the Company continued to implement strategies to dispose of non-productive assets and purchased fixed assets worth Rp 152.8 billion. However, the majority of the investment funds were focused on the payment of Advances for Fixed Assets Acquisition at Rp 1.231.5 billion in relation to the fleet expansion, for which the Company has ordered new aircraft that will be received starting from 2009.

3. Aktivitas Pendanaan
   Dalam rangka kelanjutan restrukturisasi permodalan dan ditunjang suntikan modal yang telah dilakukan pemegang saham pada tahun 2007, maka Perseroan melakukan pelunasan hutang senilai Rp 733,6 miliar sebagai bagian dari upaya restrukturisasi hutang yang terus dilakukan.

3. Funding Activities
   In a bid to continue equity restructuring and supported by a capital injection from the shareholders in 2007, the Company paid off its debts totaling Rp 733.6 billion as part of its ongoing debt restructuring.

Aspek Keuangan Lainnya

Restrukturisasi Hutang
Pada tahun 2008, Garuda menerapkan PSAK 30 (Revisi 2007) dan mulai mengakui adanya hutang sewa untuk transaksi sewa pesawat Airbus selama 1996-2016 yang dibiayai oleh Lloyd (ECA) yang sebelumnya diperlakukan sebagai sewa operasi.

Pada tanggal 31 Desember 2008, Perusahaan memiliki Pinjaman Jangka Panjang sebesar Rp 6.017,2 miliar, terdiri dari Rp 1.438,7 miliar yang jatuh tempo dalam satu tahun dan Rp 4.578,5 miliar hutang yang bersifat jangka panjang.

Other Financial Aspects

Debt Restructuring
In 2008, Garuda implemented PSAK 30 (2007 Revision) and started to recognize lease liabilities with regard to its lease transactions on Airbus aircraft during the period 1996-2016 funded by Lloyd (ECA). Previously, these transactions were recognized as operating leases.

On 31 December 2008, the Company has long-term loans of Rp 6,017.2 billion, comprising Rp 1,438.7 billion debts with current maturities and Rp 4,578.5 billion long term debts.

Tinjauan Keuangan • Financial Review

Garuda Indonesia terus melangsungkan upaya restrukturisasi hutang dengan para kreditur yang telah dilakukan dalam beberapa tahun terakhir. Hutang Perusahaan terdiri dari Wesel Bayar Bunga Mengambang (Floating Rate Notes - FRN), serta fasilitas kredit dan pinjaman dari PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (BNI), Export Development Canada (EDC), Bank Mandiri Sindikasi dan pembayaran sewa pesawat Airbus dari Lloyd/European Export Credit Agencies (ECAs), International Lease Finance Corporation dan bank komersial lain, yang terinci dalam tabel berikut.

Garuda Indonesia continued the measures it has undertake with its creditors to restructure debts over the last few years. The Company's debts consist of Floating Rate Notes (FRN), as well as credit and loan facilities from PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk (BNI), Export Development Canada (EDC), Bank Mandiri Syndicate and the payment of the Airbus lease from Lloyd/European Export Credit Agencies (ECAs), International Lease Finance Corporation and other commercial banks, as detailed in the following table.

Tabel 29 Table 29
Pinjaman 2007 – 2008 (dalam Miliar Rupiah)
Loans 2007 - 2008 (in Billion Rupiah)

	2008	2007
Perusahaan The Company		
Wesel Bayar Bunga Mengambang Floating Rate Notes		
USD	1.266,7	1.089,6
Rupiah	144,1	144,2
Lloyd, USD	4.534.2	4.388,1
Export Development Canada, USD	–	114,0
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	–	108,3
International Lease Finance Corporation, USD	–	5,9
Sindikasi Bank Mandiri Bank Mandiri Syndicated	24,0	24,0
Sub Jumlah Sub Total	5.969,1	5.874,0
Anak Perusahaan Subsidiaries		
PT Bank Niaga Tbk	48,0	38,8
Hutang Sewa Pembiayaan Leases Payable	0,2	0,3
PT Bank Bukopin Tbk	–	1,6
Sub Jumlah Sub Total	48,2	40,7
Jumlah Total	6.017,2	5.914,6
Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun Current Maturities	1.438,7	1.495,0
Bagian Jangka Panjang Non Current Portion	**4,578,5**	**4.419,6**

Diharapkan di tahun 2009 akan tercapai kesepakatan dengan para kreditur sehingga restrukturisasi hutang dapat selesai dilaksanakan. Pada tahun 2008 dilakukan pelunasan fasilitas kredit dan pinjaman dari BNI, International Lease Finance Corporation dan Bank Bukopin serta *buyback* pinjaman EDC.

It is expected that in 2009 we will be able to reach agreement with our creditors on the completion of the debt restructuring. In 2008 the settlements of credit facilities from BNI, International Lease Finance Corporation and Bank Bukopin, as well as the buyback of EDC loans, were concluded.

Selain itu, *Head of Terms* telah disetujui dengan kreditur terbesar Perusahaan yaitu European Credit Agency (ECA) pada akhir tahun 2008 dan sedang dipertimbangkan penggantian jaminan pemerintah. Sementara, pembicaraan dengan kreditur lain telah mencapai tahap akhir, antara lain dengan opsi konversi hutang kreditur BUMN yang sedang diupayakan.

In addition, the Head of Terms was agreed on with the Company's biggest creditor, European Credit Agency (ECA), at the end of 2008 and we are considering the replacement of government collateral. Meanwhile, discussions with other creditors have reached the final stages, through, among other measures, the option of debt conversion from Stated-owned Enterprise creditors.

Belanja Modal

Realisasi investasi konsolidasi berjumlah Rp 238,9 miliar, meningkat 171,6% dari investasi tahun 2007 Rp 87,9 miliar. Realisasi ini dipengaruhi oleh kebijakan dalam menerapkan skala prioritas investasi mengingat kondisi industri penerbangan yang masih didominasi harga avtur yang tinggi dan krisis ekonomi global yang memberatkan bagi perkembangan kondisi sektor penerbangan dunia. Realisasi investasi yang terbesar adalah Peralatan Kantor, Alat Bantu Kesehatan dan Teknologi Informsi Rp 101,1 miliar, Bangunan Rp 65,4 miliar dan Alat Bantu Pesawat, Rotables dan lain-lain Rp 59,9 miliar.

Capital Expenditure

The realization of consolidated investment reached Rp 238.9 billion, increasing 171.6% from Rp 87.9 billion in 2007. The realization was influenced by the policy of setting a scale of investment priorities, given that the airline industry still dominated by high fuel prices and the global economic crisis that has hampered the growth of the global airline sector. The largest investments were realized for Office Equipment, Healthcare and Information Technology Equipment at Rp 101.1 billion, Buildings at Rp 65.4 billion and Support Equipment for Aircraft, Rotables and others at Rp 59.9 billion.

Investasi lainnya adalah *Hangar Shop and Ramp Equipment* serta Tanah.

Other investments included the Hangar Shop & Ramp Equipment, and Land.

Tabel 30 Table 30
Investasi (dalam Miliar Rupiah)
Investments (in Billion Rupiah)

Uraian Description	2008	2007	Perkembangan Growth
Alat Bantu Pesawat, Rotable dan Lain-Lain Aircraft Supporting Appliances, Rotables and Others	59,9	2,8	2.055,5%
Peralatan Pendukung Penanganan Darat Ground Handling Supporting Equipment			
Hangar Shop and Ramp Equipment	8,3	48,0	-82,8%
Peralatan Kantor, Alat Bantu Kesehatan Dan Teknologi Informasi Office, Health Care and Information Technology Appliances	101,1	29,3	244,6%
Bangunan Buildings	65,4	7,8	736,3%
Tanah Land	4,3	-	-
Jumlah	**238,9**	**88,0**	**171,6%**

Kebijakan Dividen

Kebijakan dividen Perusahaan adalah untuk membagikan dividen setidaknya sekali setahun kecuali diputuskan lain dalam RUPS. Namun mengingat kondisi keuangan perusahaan yang masih memiliki posisi akumulasi rugi sebesar Rp 9.792,6 miliar per akhir Desember 2008, maka selama lima tahun terakhir belum ada pembayaran dividen.

Dividend Policy

The Company's dividend policy is to distribute a dividend at least once a year, unless decided otherwise by the GMS. However, taking into account the financial position of the Company, which still had accumulated losses of Rp 9,792.6 billion per December 2008, there has not been any dividend payment for the last five years.

Tinjauan Keuangan • Financial Review

Informasi dan fakta material yang terjadi setelah tanggal laporan akuntan

Setelah tanggal diterbitkannya laporan keuangan audit Perusahaan, terdapat hal-hal berikut yang wajib diungkapkan:

a. Sesuai Akta Pendirian tanggal 6 Januari 2009, Garuda dan anak perusahaan PT Aerowisata mendirikan PT Citilink Indonesia dengan komposisi kepemilikan masing-masing sebesar 67% dan 33%.

b. Berdasarkan Akta No. 131 tanggal 29 Januari 2009, telah dilakukan pengalihan atas 49% kepemilikan saham PT Lufthansa System Indonesia (LSI) dari Lufthansa System AG kepada anak perusahaan Garuda PT Aerowisata, sehingga kepemilikan pada LSI sepenuhnya dipegang oleh Garuda Indonesia dan dilakukan perubahan komposisi Dewan Komisaris dan Direksi menjadi sebagai berikut:
   - Eddy Porwanto sebagai Komisaris Utama.
   - Hadinoto Soedigno sebagai Komisaris.
   - Gatot Satriawan sebagai Direktur.

Atas dasar kejadian-kejadian tersebut, maka Perusahaan menambah jumlah anak perusahaan yang akan dikonsolidasikan dalam laporan keuangan Perusahaan. Laporan Keuangan PT Lufthansa System Indonesia tahun 2008 dikonsolidasi.

Subsequent Information and Events

After the publication of the Company's audited financial statements, the following matters should be disclosed:

a. Pursuant to the Deed of Establishment dated 6 January 2009, the Company and PT Aerowisata, a subsidiary, established PT Citilink Indonesia with an ownership composition of 67% and 33% respectively.

b. Pursuant to Notarial Deed No.131 dated 29 January 2009, 49% of the Company's shares have been transferred from PT Lufthansa System Indonesia (LSI) and Lufthansa System AG to PT Aerowisata, a subsidiary, with the result that LSI is now wholly owned by Garuda Indonesia and there was changes in the composition of the BOC and BOD is as follows:
   - Eddy Porwanto as President Commissioner;
   - Hadinoto Soedigno as Commissioner;
   - Gatot Satriawan as Director.

Based on the above events, the Company has added to the number of subsidiaries that will be consolidated in the financial statements. The Financial Statement of PT Lufthansa System Indonesia 2008 has been consolidated.

Informasi material

Seluruh informasi material terkait dengan investasi, restrukturisasi hutang atau transaksi yang mengandung benturan kepentingan dan sifat transaksi dengan pihak afiliasi telah diungkapkan dalam laporan keuangan audit yang ada dalam Laporan Tahunan ini.

Material Information

All material information related to investment, debt restructuring or conflict of interest transactions and the nature of any transactions with affiliated parties have been disclosed in the audited financial statements in this Annual Report.

Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah

Tidak ada perubahan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan terhadap Perusahaan dan berdampak langsung terhadap laporan keuangan.

Impact of Changes in Government Regulations

There were no changes in the laws and regulations that have had a significant impact on the Company, or directly impacted its financial statements.

Pengaruh Perubahan Kebijakan Akuntansi

Uraian mengenai perubahan kebijakan akuntansi, alasan dan dampaknya terhadap laporan keuangan dapat dilihat pada lembar opini auditor independen dan catatan 4, 14, 23 dan 41 laporan keuangan dalam Laporan Tahunan ini.

Impact of Changes in Accounting Policy

An explanation of the changes in accounting policies, the grounds for such changes and their impact on the financial statement can be found in the independent auditor's opinion and notes 4, 14, 23 and 41 to the financial statement in this Annual Report.

Prospek Usaha Perusahaan

Company's Business Prospects

Posisi Perusahaan

Posisi Perusahaan digambarkan dengan Peta Analisa Bisnis atas Penerbangan Domestik dan Penerbangan Internasional Perusahaan, dengan menggunakan dimensi daya saing produk dan daya tarik industri. Untuk memahami prospek Perusahaan, Analisa Daya Tarik Industri/Pasar dikemukakan terlebih dahulu.

Company's Position

The Company's position can be described by the Business Analysis Map on both Domestic and International flights, using the product competitiveness and industry attractiveness dimensions. To explain the Company's prospects, an analysis of the Industry/ Market Attractiveness will be presented first.

Analisa Daya Tarik Industri/Pasar

Ukuran Pasar. Ukuran pasar di domestik cukup besar. Jumlah penumpang domestik pada 2008 sebesar 31,9 juta orang. Sementara ukuran pasar Internasional tidak besar oleh karena roda perekonomian Indonesia belum pulih sepenuhnya. Jumlah penumpang Internasional Indonesia pada tahun 2008 sebesar 7,2 juta orang. Jika keadaan ekonomi dan politik membaik maka diharapkan pasar dengan segmen bisnis baru akan tumbuh.

Analysis on Industry/Market Attractiveness

Market Size. The size of the market for domestic flights is vast. The total of domestic passengers in 2008 was 31.9 million. Meanwhile, the size of the international market is not as significant given that the Indonesian economy has yet to fully recover. The total of outbound international passengers in 2008 was 7.2 million. It is expected that when the economic and political situations start to pick up, new business segments will grow.

Pertumbuhan Pasar. Pertumbuhan pasar domestik menunjukkan pertumbuhan yang moderat. Namun demikian pada tahun 2008 pertumbuhan pasar mengecil dari 6,9% pada tahun 2007 menjadi menjadi 2,4%. Tidak beroperasinya Adam Air sejak akhir Maret 2008 dan kenaikan harga tiket pada tahun 2008 merupakan kontribusi terbesar terhadap menurunnya pertumbuhan pasar. Pertumbuhan pasar Internasional terutama berasal dari pertumbuhan pasar ke dan dari Australia, menandakan semakin pulihnya pasar tersebut pasca Bom Bali II.

Market Growth. Despite moderate growth in the domestic market in previous years, in 2008 the market contracted from 6.9% in 2007 to 2.4%. The suspension of Adam Air's operations since March 2008 and the rise in ticket prices in 2008 were the largest contributors to the decreasing market growth. The growth of the international market is mainly attributed to the growth in passengers to and from Australia, signaling a recovery of the market after the second Bali Bombing.

Tinjauan Keuangan • Financial Review

Margin Laba. Industri penerbangan mempunyai margin laba yang bervariasi. Margin laba rata rata berdasarkan IATA mengalami peningkatan pada tahun 2007. Namun dibandingkan dengan industri lain, besarnya margin laba operasi rata rata adalah 3,4%. Perekonomian global yang kurang baik dan fluktuasinya harga bahan bakar akan menekan margin laba operasi tahun 2008 menjadi kurang dari 1%.

Profit Margin. The aviation industry has a variable profit margin. Based on IATA data, average profit margins experienced growth in 2007. Compared with other industries, the average net operating profit was 3.4%. Pressure from the unfavorable global economy and the fluctuation in fuel prices kept the operating profit margin at less than 1% in 2008.

Intensitas Persaingan. Intensitas persaingan dalam penerbangan domestik pada tahun 2008 semakin meningkat dengan datangnya pesawat-pesawat baru dari pesaing. Intensitas persaingan pada rute internasional sangat tinggi, ditandai dengan kualitas pelayanan dan tingkat frekuensi penerbangan yang tinggi serta semakin agresifnya *Low Cost Carrier*.

Intensification of Competition. The intensification of competition in the domestic flight sector in 2008 continued to escalate with the introduction of new aircraft by the competitors. Competition on international routes was very intense, which was marked by service quality improvements and higher flight frequencies as well as the increasing aggressiveness of low cost carriers.

Persyaratan Energi. Biaya bahan bakar menduduki posisi terbesar dalam biaya operasi. Hal ini menyebabkan fluktuasi harga bahan bakar akan sangat berpengaruh pada *cashflow* dan profitabilitas Perusahaan.

Energy Requirements. Fuel expenses claimed the largest portion of operating expenses. Fluctuations in fuel prices therefore have a significant influence on the Company's cash flow and profitability.

Diperkirakan dalam kondisi normal, harga minyak mentah adalah pada kisaran USD 80/barrel. Kondisi saat ini harga minyak yang telah turun dari level puncaknya USD 140/barrel, kembali naik mendekati USD 100/barrel, untuk kemudian turun lagi menjadi USD 61/barrel.

Under normal conditions, the crude oil price stays at around USD 80/barrel. In today's conditions, the oil price weakened from a peak of USD 140/ barrel, then rose to USD 100/barrel and fell again to USD 61/ barrel.

Dampak Lingkungan. Faktor lingkungan yang menjadi hal penting adalah tingkat kebisingan pesawat. Faktor ini belum dipermasalahkan dalam penerbangan domestik, tetapi untuk penerbangan internasional sudah menjadi isu utama.

Environmental Impact. The main environmental factor is noise created by the aircraft engines. This has yet to be a factor for domestic flights, but it has become a key issue for international flights.

***Legal*/Sosial Politik**. Stabilitas politik dan keamanan sangat mempengaruhi dan menjadi kunci dalam industri penerbangan.

Legal/Socio-Political Issues. Political stability and security have a major impact and have become a key issue in the airline industry.

Sasaran Pangsa Pasar. Di pasar domestik Garuda mempunyai pangsa pasar kedua terbesar. Pangsa pasar Garuda pada tahun 2009 ditargetkan meningkat.

Target Market Share. Garuda has the second largest share of the domestic market. The Company is targeting an increase in market share for 2009.

Kualitas Produk. Berdasarkan data Skytrax 2008 untuk kualitas produk tahun 2007 Garuda secara menyeluruh dikelompokkan pada level 3 Star Airline. Beberapa layanan dan produk GA ada yang sudah mencapai level 4 Star Airline. Target tahun 2009 diharapkan dapat mencapai 4 star airline. *On time Performance* (OTP) rata-rata tahun 2008 sebesar 83,9%.

Product Quality. Based on Skytrax data 2008 on product quality in 2007, Garuda has an overall rating as a 3 Star Airline. Some of Garuda's products and services have been given a 4 Star Airline rating. The target for 2009 is to achieve an overall 4 Star Airline rating. The average On Time Performance (OTP) in 2008 was 83.9%.

Reputasi Merek (*Brand Image*). Reputasi Merek Garuda di domestik memiliki posisi yang baik dengan diperolehnya sejumlah penghargaan.

Brand Image. In the domestic market, the Garuda Brand has a positive reputation, proven by the number of awards received by Garuda.

Jaringan Distribusi. Jaringan distribusi merupakan poin yang besar untuk daya saing produk di domestik. Adanya jaringan reservasi ARGA dan ABACUS yang dikelola oleh anak perusahaan membuat daya saing dalam jaringan distribusi makin tinggi.

Distribution Network. The distribution network is a significant feature in Garuda's competitiveness in the domestic market. The ARGA and ABACUS reservation networks managed by Garuda Indonesia's subsidiaries have further strengthened Garuda Indonesia's competitiveness in terms of network distribution.

Garuda Indonesia memiliki jaringan distribusi sebagai berikut: *Call Center* Garuda, Agen dan Sub Agen, General Sales Agent (GSA), Corporate Account, *On line Booking* dan *On line Payment*. Sedangkan pada rute-rute internasional, Garuda menggunakan *computer reservation system* (CRS) untuk mendukung jaringan distribusi.

Garuda Indonesia has the following distribution networks:
Garuda Call Center, Agents and Sub Agents, General Sales Agents (GSA), Corporate Accounts, Online Booking and Online Payment. Meanwhile for international routes, Garuda uses a computer reservation system (CRS) to support the distribution network.

Efektivitas Promosi. Efektivitas promosi berada pada tingkat yang cukup tinggi di domestik. E-Travel menjadi salah satu icon iklan Garuda Indonesia yang gencar dipublikasikan. Tingkat pengisian tempat duduk (*Seat Load Factor*/SLF) yang cukup tinggi menjadi penunjuk bahwa promosi yang dilakukan cukup efektif. Pada penerbangan internasional, efektivitas promosi dapat dirasakan dengan meningkatnya jumlah penumpang internasional Garuda.

Promotion Effectiveness. Promotion in the domestic sector is very effective. E-Travel is one of Garuda Indonesia's advertising icons that has received intensive publicity. The high Seat Load Factor/SLF indicates that promotions by Garuda have been effective. For international flights, the effectiveness of the promotions can be seen in the increasing number of international passengers.

Efisiensi Produksi. Efisiensi produksi Garuda meningkat dari program *fuel conservation* dan tingkat utilisasi pesawat.

Production Efficiency. Garuda's production efficiency has increased with the application of the fuel conservation program and improved utilization of aircraft.

Tinjauan Keuangan • Financial Review

Kapasitas Produksi. Kapasitas produksi Garuda merupakan kekuatan yang besar di domestik, walaupun bukan merupakan yang terbesar lagi. Garuda Indonesia mengoperasikan 52 pesawat pada penerbangan mainbrand yang terdiri dari sembilan buah pesawat berbadan lebar dari jenis Airbus 330 dan Boeing 747-400, dan 43 buah pesawat berbadan sempit jenis Boeing 737 seri 300, 400, 500 dan 800 New Generation.

Production Capacity. Garuda's production capacity is a notable strength at the domestic level, even though it is no longer the largest. Garuda Indonesia operates 52 aircraft for its mainbrand flights, comprising nine wide-body Airbus 330 and Boeing 747-300 aircraft, and 43 narrow body aircraft from the Boeing 737 300, 400, 500 series and the 800 Next Generation series.

Pelaksanaan Riset dan Pengembangan. Riset dan pengembangan khususnya di bidang *airline* industry dan riset pasar sudah dilakukan. Beberapa survei dan kerjasama dengan konsultan juga sudah dilakukan. Survei *Customer Satisfaction Index* (CSI) dan Survei *Brand Positioning* merupakan contoh riset yang dilakukan secara berkala setiap tahunnya. Hasil survei *Customer Satisfaction Index* menunjukkan tingkat kepuasan pelanggan Garuda Indonesia pada tahun 2008 berada pada level *satisfied* (puas). Hasil survei *Brand Positioning* menunjukkan kekuatan *brand* Garuda di pasar domestik dan kelemahannya di pasar internasional.

Research and Development. Research and Development, especially on the airline industry has been undertaken, together with market research. A number of surveys and collaborations with consultants have been carried out. The Company's regular research includes the Customer Satisfaction Index (CSI) and Brand Positioning surveys. The CSI results showed that Garuda Indonesia customers are 'satisfied', while the Brand Positioning survey indicated the strength of the Garuda brand in the domestic market as well as its weaknesses in the international market.

Kemampuan Manajerial. Peningkatan dalam kemampuan manajerial terus ditingkatkan. Didukung oleh sumber daya manusia yang memiliki pendidikan formal yang cukup baik, kemampuan manajerial diharapkan akan menjadi semakin baik. Adanya perubahan dalam susunan Direksi yang baru menunjukkan komitmen dari pemegang saham dalam peningkatan kemampuan manajerial.

Managerial Capability. Efforts to improve managerial capability have been made continuously. Supported by human capital with good formal education qualifications, the Company's managerial capability is expected to be further enhanced in future. The new BOD structure reflects our shareholders' commitment to improved managerial capability.

Kesimpulan

Berdasarkan kajian dua dimensi beserta atributnya di atas, posisi produk Garuda, baik penerbangan Domestik maupun penerbangan Internasional dapat digambarkan sebagaimana diperlihatkan dalam Gambar Peta Analisa Bisnis dibawah. Secara umum, industri penerbangan memiliki daya tarik yang cukup baik namun belum termasuk dalam kategori tinggi.

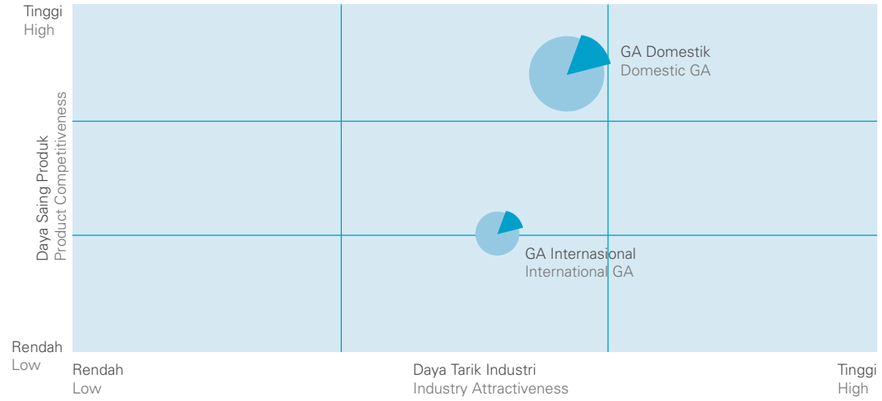
Upaya-upaya transformasi bisnis yang dilakukan telah memberikan hasilnya di tahun 2008. Kondisi ini merupakan langkah awal bagi perkembangan Perusahaan untuk lebih meningkatkan kinerja pada masa yang akan datang mengingat tantangan di masa datang akan jauh lebih besar.

Conclusion

Based on the two dimensional analysis and the attributes described above, the position of Garuda, as both a domestic and an international carrier, can be illustrated as shown on the Business Analysis Map below. In general, the airline industry now is relatively attractive, but it is not yet in the high category.

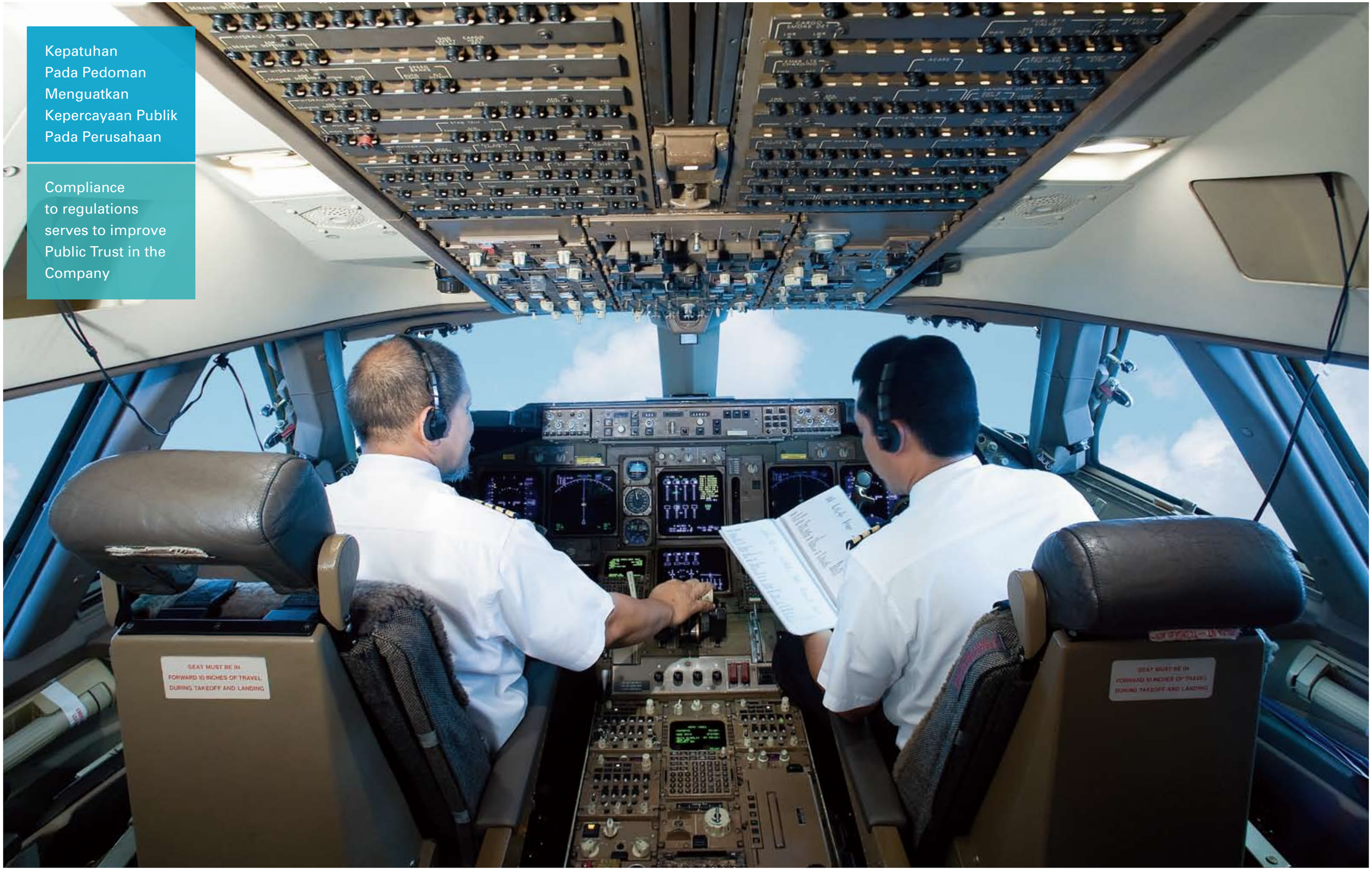
Garuda's efforts to transform the business have yielded positive results in 2008. This is the first step in the Company's drive to enhance its future performance in light of the challenges to come.

Peta Analisa Bisnis Business Analysis Map



Kepatuhan Pada Pedoman Menguatkan Kepercayaan Publik Pada Perusahaan

Compliance to regulations serves to improve Public Trust in the Company



Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

Untuk mendukung upaya Turnaround yang dilaksanakan, Garuda Indonesia melaksanakan perumusan kembali Good Corporate Governance (GCG) sebagai program kunci yang dilaksanakan pada tahun 2008. Upaya tersebut juga berfungsi sebagai landasan perumusan program perbaikan usaha dan organisasi yang mampu mendukung strategi pertumbuhan Perusahaan di tahun-tahun mendatang

To support a Turnaround effort, Garuda Indonesia implemented re-formulation of the Good Corporate Governance (GCG) as a key program during 2008. This effort also had a function as a basis for the business and organization improvement program that will be capable of supporting a growth strategy for the Company in future years.

Landasan & Pendekatan Tata Kelola

Landasan umum bagi Tata Kelola Perusahaan tercantum dalam Anggaran Dasar Garuda Indonesia. Untuk memperkuat landasan umum ini, Garuda Indonesia telah berkomitmen untuk mengimplementasikan Tata Kelola Perusahaan atau GCG sejak ditandatanganinya "Maklumat Komitmen bersama" oleh Dewan Komisaris, Direksi dan Pegawai Pimpinan pada tanggal 1 April 2003. Sejak itu, Perusahaan terus melakukan implementasi GCG secara bertahap, konsisten dan melakukan peningkatan serta perbaikan yang berkelanjutan.

Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) sebagai salah satu mekanisme sistem *corporate governance* telah digunakan sebagai acuan dalam penetapan kebijakan-kebijakan operasional Perusahaan. Selain itu, juga diluncurkan Piagam Komisaris dan Direksi yang berisi acuan bagi hubungan kerja Dewan Komisaris dan Direksi, sehingga semakin memperjelas prinsip akuntabilitas, tanggung jawab dan independensi dalam penerapan GCG di level Direksi, Komisaris dan komite-komite yang sesuai dengan *best practice* prinsip-prinsip GCG terbaik.

Sedangkan Laporan Tata Kelola Perusahaan Perseroan dipersiapkan berdasarkan prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan Governance (KNKG) pada akhir 2006.

Pendekatan Perusahaan dalam mengembangkan dan mengimplementasikan tata kelola perusahaan adalah dengan melakukan penyelarasan antara program-program tata kelola perusahaan dengan rencana strategis Perusahaan, seperti terlihat pada skema di bawah ini.

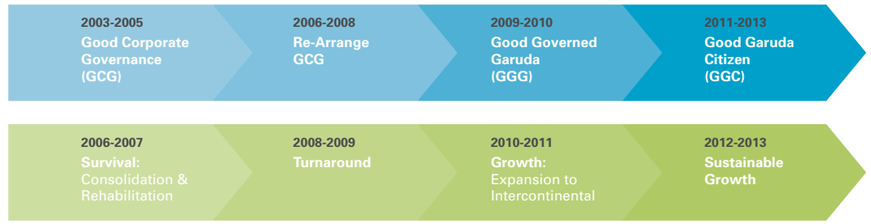
Foundation & Approach of Management

The general foundation for corporate governance is stated in the Articles of Association of Garuda Indonesia. To strengthen this general foundation, Garuda Indonesia committed to implement the GCG following the signing of the Joint Commitment Declaration by the Board of Commissioners, the Board of Directors and Chief Employees on 1 April 2003. Since then Garuda has implemented GCG consistently in phases and has performed continuous improvements and enhancements.

The Corporate Policy Manual (CPM) as one of the mechanisms of corporate governance systems has been utilized as a reference in determining operational policies for the Company. In addition, with the launch of the Board of Commissioners and Board of Directors Charter containing guidelines for working relations between the Board of Commissioners and Board of Directors, Garuda Indonesia more clearly defined the principles of accountability, responsibility and independence in the implementation of GCG for Director, Commissioner and Committee levels according to the best practice of the best GCG principles.

The Company Corporate Governance Report has been prepared based on the principles of corporate governance that was issued by the National Committee on Governance Policy at the end of 2006.

The approach of the Company in developing and implementing corporate governance is to initiate adjustments between corporate governance programs and the Company strategic plan as seen in the scheme below.



Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

Dengan dimulainya "Turnaround" pada tahun 2008, untuk itu Perusahaan menetapkan "*Re-arrange* GCG" atau penataan kembali tata kelola sebagai program inti GCG untuk tahun 2008. *Re-arrange* dalam hal ini memiliki makna bahwa Garuda Indonesia melakukan pengkajian atas pencapaian yang telah diraih dalam hal GCG dan merancang program-program kelanjutan yang mampu mendukung strategi Garuda Indonesia pada tahun 2009, yaitu "*growth*" dengan melakukan ekspansi.

With the commencement of the "Turnaround" for 2008, the Company has launched "Re-arrange GCG" as the core program for 2008. In this case the re-arrange meant that Garuda Indonesia's has made a review on its GCG achievements and has designed sustainable programs that will be capable of supporting Garuda Indonesia's planned strategy in 2009, which is growth with expansion.

Tabel berikut memberikan ringkasan program "Re-arrange GCG 2008", yang terdiri dari inisiatif program, KPI, sasaran dan pencapaian sasaran yang telah ditetapkan.

The following table provides a summary of the "Re-arrange GCG 2008" programs, consisting of an initiative program, KPI, objective and attainment of targets that have been set.

Tabel Inisiatif Program, Target dan Pencapaian Implementasi Corporate Governance
Table Initiative Program, Target and Implementation Achievement of Corporate Governance

No.	Inisiatif Program Program initiative	KPI	Target	Pencapaian Achievement	Keterangan Notes
1	GCG *Assessment* oleh lembaga penilai independen. GCG Assessment by independent assessment institution.	Skor hasil assessment Assessment Result Score	85	80,44	BPKP sebagai *Assessor* BPKP as Assessor
2	Eksekusi rekomendasi hasil *assessment*. Execution of assessment recommendations.	Jumlah rekomendasi yang dieksekusi No.of executed recommendations	50% dari total 50% of total	100%	a. Contract Management Contract Management b. Komite CG CG Committee c. Komite Kebijakan Risiko Risk Policy Committee d. Proyek ERM ERM Project
3	Mengkordinasikan proses transformasi budaya perusahaan Coordinating transformation process on corporate culture	- CoC - Awareness - Change agent	Tersusun Mapped Terlaksana Done 120 Orang 120 people	Tersusun Mapped Terlaksana Done 120 Orang 120 people	100% 100% 100%
4	Compliance: a. Revisi AD sesuai UU No.40 / 2007. Revision on Articles of Association b. Mandatory Convertible Bond Mandatory Convertible Bonds	- Tepat waktu On time/ - RUPSLUB EGMS	Tepat waktu On time Oktober October	Tepat waktu On time Agustus August	100% 100%
5	Company Compliance a. RUPS GMS b. Rapat Dewan Komisaris BoC Meetings c. Rapat Direksi BoD Meetings d. Rapat Staf Pimpinan Senior Staff Meetings e. Rapat Evaluasi Kinerja Performance Evaluation Meetings	- Sesuai AD Based AD - Jumlah Rapat No.of Meetings - Jumlah Rapat No.of Meetings - Jumlah Rapat No.of Meetings - Jumlah Rapat No.of Meetings	Sesuai AD Based AD 12 Kali Pertahun 12 times a year 12 Kali Pertahun 12 times a year 12 Kali Pertahun 12 times a year 4 Kali Pertahun 4 times a year	Sesuai AD Based AD 100% 100% 100% 100%	19 Kali 19 times 43 Kali 43 times 12 Kali 12 times 4 Kali 4 times
6	Pedoman Penciptaan Dokumen Kualitas (PPDK) Guideline on Creating Quality Documents (PPDK)	- Standar PPDK PPDK Standard	Desember December	80%	Standar selesai Januari 2009 Standard completed by 2009
7	Sosialisasi GCG GCG Socialization a. Artikel GCG GCG Articles b. Pengkinian GCG secara *on-line* pada Media Intra Updating GCG on online internal media	Jumlah artikel Total articles Telah dilakukan pengkinian updating is completed	Bulanan Monthly Telah dilakukan pengkinian updating is completed	Bulanan Monthly Telah dilakukan pengkinian updating is completed	100% 100%

Perubahan Anggaran Dasar Perseroan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas melalui Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia RI Nomor : AHU-60235.AH.01.02, Tahun 2008 tentang Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan, telah dilakukan perubahan Anggaran Dasar Perseroan meliputi:

- Tugas, Wewenang dan Kewajiban Direksi
- Rapat Direksi
- Tugas, Wewenang dan Kewajiban Dewan Komisaris
- Rapat Dewan Komisaris
- Ketentuan penyelenggaraan Rencana Kegiatan dan Anggaran Perusahaan (RKAP)
- Kewajiban Pelaporan Direksi kepada Dewan Komisaris dan atau Pemegang Saham
- Perubahan Modal

Amendment of the Company's Articles of Association

Based on the Law No. 40 of 2007 on Limited Liability Companies through the Decree of the Minister of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia No. AHU 60235.AH.01.02 of 2008 on the Approval of the Amendment Deed of the Articles of Association of the Company, the Company has amended the Articles of Association of the Company on the following points:

- Tasks, authority and obligations of the Board of Directors
- Meeting of the Board of Directors
- Tasks, Authority and Obligations of the Board of the Commissioners
- Meeting of the Board of Commissioners
- Stipulation on the Company Activity and Budget Plan
- Reporting Obligations of the Board of Directors to the Board of Commissioners and/or Shareholders
- Amendment of Capital

Peningkatan GCG Di Tahun 2008

Sebagai perusahaan yang dinamis, Garuda Indonesia menyadari bahwa tuntutan akan sistem, struktur dan implementasi Tata Kelola Perusahaan akan selalu meningkat dari tahun ke tahun. Untuk itu, Perusahaan berupaya dengan sungguh-sungguh untuk membuat kemajuan dalam implementasi GCG.

GCG Improvement in 2008

As a dynamic company, Garuda Indonesia realizes that a demand for a system, structure and implementation of the Corporate governance will keep increasing from year to year. With this in mind the Company is making very real efforts to improve the implementation of the GCG.

Tindak Lanjut Hasil Assessment

1. Kontrak Manajemen
   Di samping poin-poin di atas, pada tahun 2008 Garuda Indonesia mengambil langkah untuk lebih bersungguh-sungguh dalam mempertanggungjawabkan kinerja perusahaan. Hal ini tercermin dalam pembuatan Kontrak Manajemen antara kuasa pemegang saham PT Garuda Indonesia (Persero) dengan Dewan Komisaris dan Direksi Perseroan.

Follow-up of Assessment Result

1. Management Contract
   In addition to the points above, in 2008 Garuda Indonesia took a more serious step in upholding its responsibilities towards company performance. This is reflected in the creation of the Management Contract between shareholders of PT Garuda Indonesia (Persero) and the Board of Commissioners and the Board of Directors.

Kontrak ini menyatakan kesanggupan Dewan Komisaris dan Direksi untuk mengupayakan pencapaian target-target *Key Performance Indicator* (KPI) tahun 2008, dimana pencapaian tersebut akan dikaitkan dengan penghargaan dan sanksi yang telah ditetapkan. Peninjauan kembali atas target-target ini hanya dapat dilakukan jika di kemudian hari timbul hal-hal keadaan memaksa (*force majeure*) yang secara signifikan berpengaruh terhadap pencapaian target. Laporan Tahunan ini menyajikan penjelasan lebih terperinci mengenai kontrak manajemen di bab Tujuan Perusahaan, *Corporate Strategy* dan KPI.

This contract states the willingness of the Board of Commissioners and the Board of Directors to perform their utmost in attaining the Key Performance Indicator (KPI) targets of 2008, where attainment will be related to the appreciation and sanction that have been stipulated. A reevaluation of these targets may only be carried out if a future force majeure arises that will significantly affect attainment of the targets. This annual report presents a more detailed explanation concerning a management contract in the section entitled "Company Objective, Corporate Strategy and Key Performance Index and KPI".

2. Pembentukan Komite Komisaris
   Pembentukan Komite Kebijakan Risiko dan Komite Kebijakan Corporate Governance.

2. Setting up of a Commissioner Committee
   The setting up of a Risk Policy Committee and a Corporate Governance Policy Committee.

3. Pembentukan Proyek Enterprise Risk Management.

3. Setting up of a Enterprise Risk Management Project

Struktur GCG

Struktur dan kerangka tata kelola perusahaan dijalankan melalui beberapa fungsi atau struktur yang mencakup Rapat Umum Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi beserta Komite-komite yang dibentuk. Setiap bagian memiliki peran dan akuntabilitas tersendiri yang membantu penerapan tata kelola perusahaan secara efektif. Seluruh bagian menjalankan fungsi masing-masing sesuai dengan persyaratan yang berlaku yang didasari oleh prinsip bahwa setiap anggota adalah profesional dalam melaksanakan tugas, fungsi dan tanggung jawabnya untuk semata-mata kepentingan Perusahaan.

GCG Structure

The structure and framework of the corporate governance is implemented through several functions or structures that cover the General Meeting of Shareholders, Board of Commissioners and Board of Directors and committees that have been set up. Each element has its own particular role and accountability to assist in the implementation of effective corporate governance. All elements undertake their own function in accordance with prevailing prerequisites based upon the principle that each member carries out his tasks professionally and responsibly to ensure the interests of the Company.

Rapat Umum Pemegang Saham

Sesuai dengan Anggaran Dasar Perusahaan, Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) adalah organ Perusahaan yang memfasilitasi Pemegang Saham dalam membuat keputusan-keputusan penting atas investasi mereka pada Perusahaan. Keputusan yang diambil dalam RUPS harus berdasarkan kepentingan jangka panjang Perusahaan.

General Meeting of Shareholders (GMS)

In accordance with the Articles of Association of the Company, the General Meeting of Shareholders (GMS) is an organ of the Company that facilitates shareholders in making important decisions on their investment in the Company. A decision that is taken at the GMS must be in the long term interests of the Company.

Selama tahun 2008, Garuda Indonesia telah melaksanakan Rapat Umum Pemegang Saham serta Keputusan Pemegang Saham di Luar RUPS sebagai berikut:

In 2008 Garuda Indonesia held a General Meeting of Shareholders and a decision of shareholders outside the EGM as follows:

I. RUPS tentang Persetujuan Laporan Tahunan dan Pengesahan Perhitungan Tahunan Tahun Buku 2007 pada tanggal 27 Juni 2008

I. The General Meeting of Shareholders on the Approval of the Annual Report and Validation of the Annual Calculation of the 2007 Fiscal Year on 27 June 2008

Keputusan RUPS Tahunan tanggal 27 Juni 2008 Menyetujui Laporan Tahunan Konsolidasi dan Mengesahkan Perhitungan Tahunan Tahun Buku 2007 PT Garuda Indonesia (Persero) (dan Anak Perusahaan) yang telah diaudit oleh KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar untuk tahun buku 2007 dengan pendapat wajar dalam semua hal material. Posisi keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaannya pada tanggal 31 Desember 2007 dan hasil usaha serta arus kas untuk tahun yang berakhir pada tanggal-tanggal tersebut telah sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

The Decision of the Annual General Meeting of Shareholders of 27 June 2008 approves the Consolidated Annual Report and validates the calculation of the 2007 fiscal year of PT Garuda Indonesia (Persero) (and its Subsidiaries) that have been audited by KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar for the 2007 fiscal year with an unqualified opinion on all aspects. The financial position of PT Garuda Indonesia (Persero) and its subsidiaries as of 31 December 2007, result of operations and cash flow for the year ending on those dates have been in accordance with an accountancy principle that generally applies in Indonesia.

1. Menyetujui Laporan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan Tahun Buku 2007 PT Garuda Indonesia (Persero) yang telah diaudit oleh KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar untuk tahun buku 2007, sesuai dengan Risalah Rapat Nomor: RIS-19/SAM2.MBU/MER-PKBL/A/2008/14 April 2008 tentang Pembahasan Laporan Tahunan dan Laporan Hasil Pemeriksaan Auditor atas Pelaksanaan PKBL Tahun Buku 2007 PT Garuda Indonesia (Persero).

1. Approving the Partnership Program and Environmental Improvement Report for the 2007 fiscal year of PT Garuda Indonesia (Persero) that has been audited by KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar for the 2007 fiscal year in accordance with Minutes of the Meeting No. RIS 19/SM2.MBUMER-PKBL/A/2008/ of 14 April 2008 on the Annual Report Discussion and the Auditor's Audit Report on the implementation of the Partnership Program and Environment Improvement Report (PKBL) of the 2007 fiscal year of PT Garuda Indonesia (Persero).

2. Memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab sepenuhnya (*acquit et decharge*) kepada Direksi dan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) atas pengurusan dan pengawasan yang telah dijalankan selama tahun buku 2007, sepanjang terungkap dalam laporan audit KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar. Namun demikian, pengesahan dan pembebasan tanggung jawab tersebut tidak melepaskan tanggung jawab hukum terhadap Direksi/Dewan Komisaris apabila laporan yang diungkapkan

2. Granting the full release and discharge (acquit et decharge) to the Board of Directors and the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) of their respective management and supervisory of duties conducted within the fiscal year 2007, to the extent that their actions are reflected in the audit report of KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar. However, it should be noted that the validation and release of accountability does not release the Board of Directors / Board of Commissioners of legal liability if the report

tersebut terbukti melanggar ketentuan dan prosedur hukum yang berlaku dan/atau ternyata di kemudian hari terbukti adanya tindakan yang menyimpang dan/atau merugikan Perusahaan.

3. Penggunaan Laba Bersih Perusahaan untuk tahun buku 2008

   Laba bersih Perusahaan sebesar Rp 258.060.625.733 ditetapkan digunakan dengan rincian sebagai berikut:

Uraian Description	Jumlah Total	%
Cadangan Reserve	252.899.413.218	98%
Program Kemitraan Partnership Program	3.870.909.386	1,50%
Bina Lingkungan Environmental Improvement	1.290.303.129	0,5%
Total	**258.060.625.733**	**100%**

4. Melimpahkan wewenang kepada Dewan Komisaris untuk menetapkan Kantor Akuntan Publik sebagai Auditor Independen untuk mengaudit Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) Tahun Buku 2008.
5. Atas kinerja tahun buku 2007, RUPS memberikan insentif sebesar lima kali gaji termasuk yang telah diputuskan dalam RUPS RKAP Tahun 2008 kepada Direksi dan Dewan Komisaris, dengan ketentuan pajak atas insentif ditanggung oleh penerima.

II. RUPS Luar Biasa pada tanggal 27 Juni 2008.

Keputusan RUPS Luar Biasa tanggal 27 Juni 2008

1. Menyetujui dan mengesahkan Perjanjian-perjanjian Konvensi atas Obligasi Wajib Konversi yang masing-masing ditandatangani oleh Perusahaan dengan PT AP (Angkasa Pura) II masing-masing tertanggal 27 Juni 2008 agar menjadi bagian yang tidak terpisahkan dengan Akta Pernyatan Keputusan Rapat Perubahan Anggaran Dasar No.:63 tanggal 15 Maret 2007 yang dibuat dihadapan Notaris Aulia Taufani

is proven to violate an applicable stipulation and/or legal procedure or it is proven in the future that there was an action that deviated from legal procedure and/or inflicted losses to the Company.

3. The allocation of the Net Income of the Company for the 2008 fiscal year.

   The Net Income of the Company, amounting to Rp 258,060,625,733 will be utilized as follows:

4. Delegating an authority to the Board of Commissioners to appoint the Public Accountant Firm as an independent auditor to audit the financial report of PT Garuda Indonesia (Persero) for the 2008 fiscal year.
5. Based on the performance of the 2007 fiscal year, the General Meeting of Shareholders provides an incentive of five fold multiplication of salary including what was decided in the 2008 General Meeting of Shareholders to the Board of Directors and the Board of Commissioners with a condition that taxes and incentives are borne by beneficiaries or recipients.

II. Extraordinary General Meeting (EGM) of Shareholders dated 27 June 2008

Resolutions of the Extraordinary General Meeting of Shareholders on 27 June 2008

1. Approving and validating Convention Agreements on Convertible Bonds which were respectively signed by the Company and PT Angkasa Pura II on 27 June 2008 so that they will be an integrated part of the Statement Act of the Meeting Decision on the Amendment of the Articles of Association No. 63 dated 15 March 2007, which was made before Aulia Taufani, SH, notary public and substitute for Sutjipto SH. The

Sarjana Hukum, Notaris Pengganti Sutjipto Sarjana Hukum, yang laporan perubahan anggaran dasarnya telah diterima dan dicatat dalam data Sisminbakum Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, sesuai surat No: W7-HT.01.04-4928 tertanggal 13 April 2007.

2. Menyetujui kesepakatan antara Perusahaan dengan pihak PT AP (Angkasa Pura) I dan PT AP (Angkasa Pura) II mengenai pemberian kompensasi atas penyelesaian konversi Obligasi Wajib Konversi terhitung sejak tanggal 2 Nopember 2006 sampai dengan tanggal 13 April 2007 yang besarnya ditentukan berdasarkan kesepakatan antara Perseroan dengan masing-masing PT AP (Angkasa Pura) I sebesar Rp 4.050.484.800,- (empat miliar lima puluh juta empat ratus delapan puluh empat ribu delapan ratus Rupiah) sebelum dipotong pajak dan PT AP (Angkasa Pura) II sebesar Rp 6.579.234.200,- (enam miliar lima ratus tujuh puluh sembilan juta dua ratus tiga puluh empat ribu dua ratus Rupiah) sebelum dipotong pajak, yang masing-masing akan dituangkan dalam perjanjian/kesepakatan terpisah.
3. Menyetujui dan mengesahkan :
   - Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota Komisaris Perseroan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Negara BUMN No.KEP-78/MBU/2007 tanggal 4 Juni 2007;
   - Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan tentang Persetujuan Laporan Tahunan dan Pengesahan Perhitungan Tahunan tahun buku 2008, Nomor: RIS-01/MBU/2007 tanggal 31 Oktober 2007;
   - Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota Direksi Perseroan, Nomor: RIS-02/MBU/2007 tanggal 31 Oktober 2007;

amendment report of its Articles of Association has been received and recorded in the Legal Body Administrative System of the Department of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia in accordance with the letter No. W7-HT.01.04-4928 dated 13 April 2007.

2. Approving an agreement between the Company and the PT AP (Angkasa Pura) I and PT AP (Angkasa Pura) II on providing compensation on the settlement of the Convertible Bonds from 2 November 2006 to 13 April 2007, whose amount is determined based on an agreement between the Company and PT AP (Angkasa Pura) I amounting to Rp 4,050,484,800 (four billion fifty million four hundred and eighty four thousand and eight hundred rupiah) before tax and PT AP (Angkasa Pura) II amounting to Rp 6,579,234,200 (six billion five hundred and seventy nine million two hundred and thirty four thousand and two hundred rupiah) before tax, which will be respectively stated in a separate agreement.

3. Approving and validating:
   - Minutes of the General Meeting of Shareholders on the Dismissal and Appointment of members of the commissioners of the company based on the Decree of the State Minister of BUMN (State Owned Companies) No. KEP-78/MBU/2007 dated 4 June 2007.
   - Minutes of the General Meeting of Shareholders on the Annual Report Approval and Annual Calculation Validation of the 2008 fiscal year No. RIS-01/MBU/2007 dated 31 October 2007.
   - Minutes of the General Meeting of Shareholders of the Company on the Dismissal and Appointment of members of the Board of Directors of the Company No. RIS-02/MBU/2007 dated 31 October 2007.

- Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan tentang pengesahan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan Tahun 2008, Nomor: RIS-13/D3-MBU/2008, tanggal 28 Desember 2007;
- Tindakan-tindakan Perusahaan, dokumen-dokumen yang telah disetujui oleh Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia (selaku salah satu Pemegang Saham Perusahaan) setelah berlakunya tanggal Konversi yaitu:

- Minutes of the General Meeting of Shareholders of the Company on the validation of the Work Plan and the Company Budget of 2008 No. RIS-13/D3-MBU/2008 dated 28 December 2007.
- Corporate Actions, documents that have been approved by the State Minister of the BUMN (State Owned Companies) of the Republic of Indonesia (as one of the shareholders of the Company) after the validity date of the conversion which are as follows:

No.	Persetujuan Approval
1	Perpanjangan ijin penjualan pesawat DC-10 Sales permit extension of DC-10 aircraft
2	Penambahan armada Airbus Addition of Airbus fleet
3	Penghapusbukuan & penjualan kantor pusat Perseroan Write-off & sales of the Company's head office
4	Penjualan suku cadang pesawat milik Perseroan Sales of Company's aircraft parts
5	Penambahan Pesawat Boeing B777 Addition of Boeing B777 Aircraft
6	Penunjukan Konsultan penunjang Perseroan Appointment of support Consultants for the Company
7	Tukar menukar tanah & bangunan Perseroan Exchange Deals on Company's land and buildings
8	Persetujuan Pendirian Citilink sebagai Anak Perusahaan Approval on Citilink Establishment as a Subsidiary

4. Memberi kuasa kepada Direksi Perusahaan dengan hak substitusi untuk menyatakan keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa ini dalam suatu akta Notaris di hadapan Notaris yang berwenang, yang terpisah, termasuk melaporkan kepada instansi yang berwenang, dan untuk keperluan tersebut Direksi Perusahaan berwenang untuk menghadap Notaris, membuat dan menandatangani surat-surat permohonan yang disyaratkan, akta atau dokumen-dokumen lainnya, serta melakukan segala tindakan yang perlu demi tercapainya pelaksanaan segala keputusan Pemegang Saham Perusahaan di luar RUPS ini sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di Negara Republik Indonesia.

4. Granting power of attorney to the Board of Directors with a substitution right to state the decision of the Extraordinary General Meeting of Shareholders in a separate notarial deed before an authorized and separate notary public, including reporting it to the authorities. For that purpose, the Board of Directors of the Company has authority to appear before a notary public, make and sign the required request letters, acts and other documents, and to exercise every action necessary to attain implementation of all decisions of shareholders of the Company taken outside the GMS in accordance with the applicable law in the State of the Republic of Indonesia.

5. Direksi Perusahaan wajib melaporkan hasil pelaksanaan keputusan ini kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara, PT AP (Angkasa Pura) I dan PT AP (Angkasa Pura) II selaku Rapat Umum Para Pemegang Saham Perseroan.

III. Keputusan Pemegang Saham Perusahaan (Persero) PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia di luar Rapat Umum Pemegang Saham tentang peningkatan modal dasar, penambahan modal disetor dan perubahan Anggaran Dasar Nomor: KEP-41/S.MBU/2008, Nomor: KEP-07/D3.MBU/2008, Nomor: KEP.73.I/KU.00/2008, Nomor: KEP.05.06/00/07/2008/449 pada tanggal 21 Juli 2008.

Keputusan Pemegang Saham Perusahaan di luar RUPS tanggal 21 Juli 2008.

1. Menyetujui perubahan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha Perusahaan;
2. Menyetujui peningkatan modal dasar Perusahaan yang semula Rp 11.540.076.000.000,00 (sebelas triliun lima ratus empat puluh miliar tujuh puluh enam juta Rupiah) menjadi Rp 15.000.000.000.000,00 (lima belas triliun Rupiah);
3. Menyetujui pengeluaran/penempatan saham yang masih dalam simpanan (portepel) sejumlah 1.000.000 (satu juta) saham, masing-masing saham dengan nilai nominal sebesar Rp 1.000.000.000.000,00 (satu triliun Rupiah) yang seluruhnya diambil bagian oleh Negara Republik Indonesia;

5. The Board of Directors of the Company is obliged to report the result of the implementation of this decree to the State Minister of the State Owned Companies, PT AP (Angkasa Pura) I and PT AP (Angkasa Pura) II at the General Meeting of Shareholders of the Company.

III. Non-GMS Resolutions of PT Perusahaan Penerbangan Garuda Indonesia on an increase of the authorized capital, addition of a paid up capital and an amendment of the Articles of Association No. KEP-41/S.MBU/2008, No. KEP-07/D3.MBU/2008 No. KEP.73.1/KU.00/2008, No. KEP.05.06/00/07/2008/449 on 21 July 2008.

Non-GMS Resolutions dated 21 July 2008

1. Approving an amendment to the purpose, objective and business activities of the Company.
2. Approving an increase of an authorized capital of the Company from Rp 11,540,076,000,000.00 (eleven trillion five hundred and forty billion seventy six million rupiah) to Rp 15,000,000,000,000 (fifteen trillion rupiah).
3. Approving the issuance/placement of shares in portfolio amounting to 1,000,000 (one million) shares, each with a nominal value of Rp 1,000,000,000,000 (one trillion rupiah), which is entirely taken by the State of the Republic of Indonesia.

4. Untuk memenuhi pengeluaran/penempatan saham yang diambil bagian tersebut pada angka 3, menyetujui penambahan modal disetor Perseroan sebesar Rp 1.000.000.000.000,00 (satu triliun Rupiah) yang berasal dari:
   a. Sebesar Rp 500.000.000.000,00 (lima ratus miliar Rupiah) merupakan setoran Negara Republik Indonesia sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2006 tanggal 28 Desember 2006 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perusahaan;
   b. Sebesar Rp 500.000.000.000,00 (lima ratus miliar Rupiah) merupakan setoran Negara Republik Indonesia sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke dalam Modal Saham Perusahaan;
5. Dengan adanya penambahan modal disetor tersebut, maka modal ditempatkan/disetor Perseroan yang semula sebesar Rp 7.152.629.000.000,00 (tujuh triliun seratus lima puluh dua miliar enam ratus dua puluh sembilan juta Rupiah) menjadi Rp 8.152.629.000.000,00 (delapan triliun seratus lima puluh dua miliar enam ratus dua puluh sembilan juta Rupiah);
6. Menyetujui perubahan Anggaran Dasar Perseroan secara keseluruhan untuk disesuaikan dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 dan perkembangan kebutuhan pengelolaan Perusahaan.

IV. RUPS RKAP 2009 pada tanggal 5 Januari 2009

Keputusan RUPS RKAP 2009 tanggal 5 Januari 2009

1. Menerima dan menyetujui target-target operasional dan keuangan yang telah diajukan dan mengesahkan Rencana Kerja dan Anggaran Garuda Indonesia Group Tahun 2009 dengan asumsi nilai tukar 1 USD=IDR 9.400.

4. To meet the issuance/placement of shares, as stated in point 3 above, approving an addition to the paid up capital of the Company amounting to Rp 1,000,000,000,000 (one trillion rupiah) that will be derived from:
   a. The amount of Rp 500,000,000,000.00 (five hundred billion rupiah), as a deposit from the State of the Republic of Indonesia in accordance with the Government Regulation of the Republic of Indonesia No. 46 of 2006 dated 28 December 2006 on the Addition of Capital Investment of the State of the Republic of Indonesia in the Share Capital of the Company.
   b. The amount of Rp 500,000,000,000.00 (five hundred billion rupiah), as a deposit from the State of the Republic of Indonesia in accordance with the Regulation of the Government of the Republic of Indonesia No. 69 of 2007 dated 10 December 2007 on the Addition of Capital Investment of the Republic of Indonesia in the Share Capital of the Company.
5. With an addition of the paid up capital, the issued or paid up capital of the Company, which was initially Rp 7,152,629,000,000.00 (seven trillion one hundred and fifty two billion six hundred and twenty nine million rupiah), will now be Rp 8,152,629,000,000.00 (eight trillion one hundred and fifty two billion six hundred and twenty nine million rupiah).
6. Approving an amendment of the Articles of Association of the company to be adjusted within Law No. 19 of 2003, Law No. 40 of 2007, Government Regulation No. 45 of 2005 and the increasing need of Company's management.

IV. GMS of Corporate Activity Plan & Budget of dated 5 January 2009

Resolutions of the General Meeting of Shareholders on the Work Plan & Company Budget of 5 January 2009

1. Consenting and approving operational and financial targets that have been submitted and validating the Work Plan and Budget of the Garuda Indonesia Group in 2009, with an assumed exchange rate of 1 USD = IDR 9,400.

2. Tidak menagih lagi piutang macet yang telah mendapatkan persetujuan Dewan Komisaris untuk penghapusbukukan piutang sebesar Euro 49,523 atau setara dengan Rp 668.322.294 yang merupakan selisih antara total *outstanding* piutang dengan jumlah pembayaran yang akan dilakukan oleh pihak Bell Tour.
3. Penjualan Pesawat B737-400 sebanyak 7 buah, baik yang melalui penjualan biasa atau *sale and lease back* sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
4. Penjualan aset-aset yang tidak produktif sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
5. Penyertaan 2 pesawat B 737-300 ke Citilink.
6. Gaji dan fasilitas Direksi dan Dewan Komisaris.

Dewan Komisaris dan Direksi

Terkait dengan implementasi GCG, maka dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya seperti yang tercantum dalam Piagam Dewan Komisaris dan Direksi, serta dalam memenuhi kepentingan *stakeholders* yang relevan (pemegang saham, karyawan, pelanggan, masyarakat, *regulator* dan *supplier*), Dewan Komisaris dan Direksi setiap saat akan bertindak dan bersikap sesuai dengan prinsip-prinsip GCG, yaitu transparan, akuntabel, bertanggung jawab, independen, dan wajar, serta sesuai standar etika yang berlaku di dalam Perusahaan. Selain itu, Dewan Komisaris dan Direksi akan mematuhi segala peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar Perusahaan dan peraturan Perusahaan serta menjunjung tinggi kepedulian akan lingkungan.

Dewan Komisaris dan Direksi akan menegakkan dan memberikan teladan atas pelaksanaan prinsip, etika, nilai dan peraturan tersebut kepada seluruh pihak di dalam Perusahaan dan kepada pihak di luar Perusahaan dan dalam melaksanakan tugasnya menempatkan kepentingan yang terbaik untuk Perusahaan.

Disamping itu, Dewan Komisaris dan Direksi mempunyai tanggung jawab untuk memelihara kesinambungan usaha Perusahaan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, Dewan Komisaris dan Direksi harus memiliki kesamaan persepsi terhadap visi, misi dan nilai-nilai (*values*) Perusahaan. Hal ini

2. Ceasing the collection of bad debts and having received an approval from the Board of Commissioners to write off an account receivable of Euro 49,523 equal to Rp 668,322,294 which is the discrepancy between the total account receivable and the amount of payment that will be paid by Bell Tour.
3. Sale of seven (7) B737-400 Aircraft, either through an ordinary sale or sale and lease back in accordance with the applicable law.
4. Sale of non productive assets in accordance with the applicable law.
5. Hand over of two (2) B737-300 aircraft to Citilink.
6. Salary and facilities of the Board of Directors and Board of Commissioners.

Board of Commissioners and Board of Directors

In relation to the implementation of the GCG, when undertaking their tasks and authority as stated in the Charter of the Board of Commissioners and the Board of Directors and in meeting the interest of the relevant stakeholders (shareholders, employees, customers, the public, regulators and suppliers), the Board of Commissioners and the Board of Directors, at any time, will act and conduct themselves in accordance with the principles of the GCG, i.e. transparent, accountable, responsible, independent, reasonable and in accordance with the applicable Company standard of ethics. In addition, the Board of Commissioners and the Board of Directors will comply with all Laws, Articles of Association and regulations of the Company and uphold its concern towards the environment.

The Board of Commissioners and the Board of Directors will enforce and set an example for the implementation of principles, ethics, values and adherence to regulations to all parties in the Company and to other external parties by implementing and prioritizing its tasks based on the Company's best interests.

In addition, the Board of Commissioners and the Board of Directors have a responsibility to maintain the sustainability of the Company's long term business. Therefore, the Board of Commissioners and the Board of Directors must possess the same perception of vision, mission and values of the

Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

sesuai dengan pedoman GCG yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan Governance (KNKG) pada Tahun 2006.

Tanggung jawab bersama Dewan Komisaris dan Direksi dalam menjaga kelangsungan usaha Perusahaan dalam jangka panjang tercermin pada terlaksananya dengan baik pengendalian internal dan manajemen risiko, tercapainya imbal hasil (*return*) yang optimal bagi pemegang saham, terlindunginya kepentingan pemangku kepentingan (*stakeholders*) secara wajar dan terlaksananya suksesi kepemimpinan yang wajar demi kesinambungan manajemen di semua lini organisasi.

Sesuai dengan visi, misi dan nilai-nilai Perusahaan, Dewan Komisaris dan Direksi perlu bersama-sama menyepakati hal-hal seperti rencana jangka panjang, strategi, maupun rencana kerja dan anggaran tahunan. Selain itu, Dewan Komisaris dan Direksi harus menyepakati kebijakan dalam memastikan pemenuhan peraturan perundang-undangan, Anggaran Dasar Perusahaan serta dalam menghindari segala bentuk benturan kepentingan (conflict of interest). Kedua organ Perusahaan tersebut juga harus menyepakati kebijakan dan metode penilaian Perusahaan, unit dalam Perusahaan dan personalianya.

Tugas Dewan Komisaris dan Direksi

Tugas dan wewenang Dewan Komisaris dan Direksi yang berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan didokumentasikan secara rinci dalam Piagam Kerjasama Dewan Komisaris dan Direksi yang ditandatangani oleh Dewan Komisaris dan Direksi. Piagam tersebut dilampirkan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Perusahaan.

Dalam menjalankan fungsinya, Dewan Komisaris berhak dan perlu mendapatkan informasi dari jajaran Karyawan dan Pimpinan Perusahaan, baik dalam bentuk laporan maupun konsultasi. Dewan Komisaris dan Direksi perlu menyepakati informasi yang perlu dimasukkan dalam laporan sehingga dapat meningkatkan kualitas hubungan kerja diantara keduanya. Apabila dipandang perlu, Dewan Komisaris dapat menggunakan bantuan

Company. This is in accordance with the guidelines on GCG that was issued by the National Committee on Governance Policy (KNKG) in 2006.

The joint accountability of the Board of Commissioners and the Board of Directors in maintaining the long term business of the Company is reflected in the implementation of good internal control and risk management, the attainment of an optimal return for shareholders, reasonable protection of stakeholders' interest and the implementation of sound leadership succession planning for the sustainability of the management in all lines of the organization.

In accordance with the corporate vision, mission and values, the Board of Commissioners and the Board of Directors shall mutually agree on all matters such as the long term plan, short term strategy or work plan and annual plan. In addition, the Board of Commissioners and the Board of Directors must agree a policy to ensure compliance with the law, the Articles of Association of the Company and avoid all conflicts of interest. The two bodies of the Company must also agree with the policy and method of valuation of the Company, units of the Company and its personnel.

Tasks of the Board of Commissioners and the Board of Directors

Tasks and authorities of the Board of Commissioners and the Board of Directors, which are based on the Articles of Association of the Company, are documented in detail in the Cooperation Charter of the Board of Directors and Board of Commissioners that is signed by the Board of Commissioners and Board of Directors. The Charter is attached as an integrated part of the Company Policy Guideline.

In implementing its function, the Board of Commissioners is entitled and has rights to obtain information from employees and/or the key management of the Company, either in the form of a report or in consultation. The Board of Commissioners and the Board of Directors need to agree on the information to be incorporated in the report, and hence will improve both the quality of the work and help strengthen the relations between the

pihak independen yang dianggap kompeten atas biaya Perusahaan.

Arahan strategis dari Dewan Komisaris bersifat final. Direksi wajib melaporkan kepada Dewan Komisaris semua aktivitas yang berkaitan dengan pelaksanaan arahan-arahan strategis tersebut. Apabila Direksi memutuskan untuk melakukan aktivitas yang tidak selaras dengan arahan strategis Dewan Komisaris, maka keputusan dan alasan untuk tidak melaksanakan arahan strategis Dewan Komisaris (baik sebagian maupun seluruhnya) didokumentasikan dan dikomunikasikan kepada Dewan Komisaris sebelum keputusan tersebut dilaksanakan. Hasil pelaksanaan aktivitas tersebut juga harus dilaporkan secara tepat waktu.

Tugas dan wewenang Komisaris, Direksi selanjutnya dijabarkan untuk mencakup semua jabatan lainnya dalam Perusahaan, sehingga secara keseluruhan menciptakan wahana organisasional yang bertanggung jawab, *auditable* dan transparan. Pembagian kerja diantara anggota Komisaris diatur sendiri oleh Dewan Komisaris, dan untuk kelancaran tugasnya Dewan Komisaris dapat dibantu oleh Sekretaris Dewan Komisaris yang diangkat oleh Dewan Komisaris dengan beban Perusahaan.

Tugas Dewan Komisaris

Tugas Dewan Komisaris dapat diringkas sebagai berikut:

- Melakukan pengawasan terhadap kebijakan Direksi dalam pengurusan Perusahaan termasuk memberi nasehat kepada Direksi mengenai pelaksanaan RJPP, RKAP serta ketentuan-ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan RUPS dan peraturan-peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Memantau efektivitas praktik GCG yang diterapkan Perusahaan dan bilamana perlu melakukan penyesuaian.

two bodies. If it is considered necessary, the Board of Commissioners may obtain assistance from independent parties that are considered competent, and the cost shall be borne by the Company.

Any Board of Commissioners' strategic direction will be final. The Board of Directors is obliged to make a report to the Board of the Commissioners on all activities that are connected with the implementation of strategic direction. If the Board of Directors decides to initiate activities that are not in line with the overall strategic direction of the Board of Commissioners, then the decision and the reason not to implement or to diverge from the strategic direction of the Board of Commissioners (partly or wholly) is to be documented and communicated to the Board of Commissioners before the decision is implemented. A result of the implementation of these activities must also be reported in a timely manner.

Tasks and authorities of the Board of Commissioners and the Board of Directors are detailed and are meant to be guidelines for all other positions within the Company and will therefore create an organization, which is accountable, auditable and transparent. The division of work among members of the Board of Commissioners is self regulated by the Board, and to ensure smooth operations the Board of Commissioners can be assisted by the Secretary to the Board of Commissioners, which is appointed by the Board of Commissioners with associated expenses borne by the Company.

Tasks of the Board of Commissioners

Tasks of the Board of Commissioners can be summarized as follows:

- Monitoring the policy of the Board of Directors in running the Company including advising the Board of Directors concerning the implementation of the RJPP, Work Plan & Company Budget and stipulations of the Articles of Association and any decisions of the General Meeting of Shareholders and all applicable laws.
- Monitoring the effectiveness of the implementation of GCG by the Company and, if necessary, making adjustments.

- Melakukan tugas lainnya yang secara khusus diberikan kepada Dewan Komisaris menurut Anggaran Dasar, peraturan perundangan yang berlaku dan/atau berdasarkan RUPS.

- Conducting other tasks that are specifically assigned to the Board of Commissioners according to the Articles of Association, applicable laws and/or based on the General Meeting of Shareholders.

Keanggotaan Dewan Komisaris

Per Desember 2008, Dewan Komisaris terdiri dari 5 orang anggota Komisaris, yang mana dua diantaranya merupakan Komisaris Independen. Profil Dewan Komisaris Garuda Indonesia dimuat di Bab Data Perusahaan dalam Laporan Tahunan ini.

Membership of the Board of Commissioners

As of December 2008 the Board of Commissioners consists of 5 (five) commissioners, two (2) of which are independent commissioners. The profiles of the Board of Commissioners of Garuda can be found in the Corporate Data Chapter of this Annual Report.

Kepemilikan Saham Dewan Komisaris

Tidak ada anggota Dewan Komisaris yang memiliki secara langsung maupun tidak langsung saham dari PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaannya.

Share Ownership of the Board of Commissioners

No members of the Board of Commissioners directly or indirectly have shares in PT Garuda Indonesia (Persero) or any of its subsidiaries.

Rapat Dewan Komisaris

Dewan Komisaris mengadakan rapat minimum setiap bulan sekali, dan dalam rapat tersebut Dewan Komisaris dapat mengundang Direksi. Selama 2008, Dewan Komisaris telah melaksanakan rapat sebanyak 9 (sembilan) kali untuk mengevaluasi kinerja manajemen dan mengidentifikasi permasalahan serta membuat rekomendasi tindakan perbaikan kepada Direksi.

Meeting of the Board of Commissioners

The Board of Commissioners holds a meeting at least once a month and the Board of Commissioners may invite the Board of Directors. In 2008 the Board of Commissioners held 9 (nine) meetings to evaluate the performance of management and identify problems as well as recommend improvements to the Board of Directors.

Adapun Frekuensi dan Kehadiran dalam Rapat Dewan Komisaris adalah sebagai berikut:

The frequency and attendance of the Board of Commissioners meetings was as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat No. of Meetings	Kehadiran Attendance	%
Hadiyanto	Komisaris Utama President Commissioner	9	9	100%
Abdulgani	Komisaris Commissioner		5	56%
Sahala Lumban Gaol	Komisaris Commissioner		5	56%
Wendy Aritenang	Komisaris Commissioner		6	67%
Adi R. Adiwoso	Komisaris Commissioner		7	78%

Rapat Dewan Komisaris dan Direksi

Rapat antara Dewan Komisaris dengan Direksi dilaksanakan sebanyak 10 kali untuk membahas kinerja dan tindak lanjut terhadap hal-hal yang memerlukan perhatian Direksi mengenai operasional Perusahaan.

Meeting of the Board of Commissioners and the Board of Directors

A meeting between the Board of Commissioners and the Board of Directors was held ten (10) times to discuss the performance and follow-up on matters that required attention by the Board of Directors concerning the operation of the Company.

Adapun Frekuensi dan Kehadiran dalam Rapat antara Dewan Komisaris dengan Direksi adalah sbb:

The frequency and attendance of the Board of Commissioners and the Board of Directors joint meetings was as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat No. of Meetings	Kehadiran Attendance	%
Hadiyanto	Komisaris Utama President Commissioner	10	10	100%
Abdulgani	Komisaris Commissioner		9	90%
Sahala Lumban Gaol	Komisaris Commissioner		9	90%
Wendy Aritenang	Komisaris Commissioner		10	100%
Adi R. Adiwoso	Komisaris Commissioner		10	100%
Emirsyah Satar	Direktur Utama President & CEO		10	100%
Ari Sapari	Direktur Operasi EVP Operations		9	90%
Achirina	Direktur SDM & Umum EVP Human Capital & Corp.Support		10	100%
Agus Priyanto	Direktur Niaga EVP Commercial		9	90%
Eddy Porwanto	Direktur Keuangan EVP Finance		10	100%
Elisa Lumbantoruan	Direktur Strategi & Teknologi Informasi EVP Corp. Strategy & Information Technology		10	100%
Hadinoto Soedigno	Direktur Teknik EVP Engineering & Maintenance		10	100%

Tugas Direksi

Direksi sebagai organ Perusahaan bertugas dan bertanggung jawab secara kolegial dalam mengelola Perusahaan. Masing-masing anggota Direksi dapat melaksanakan tugas dan mengambil keputusan sesuai dengan pembagian tugas dan wewenangnya. Namun, pelaksanaan tugas oleh masing-masing anggota Direksi tetap merupakan tanggung jawab bersama. Kedudukan masing-masing anggota Direksi termasuk Direktur Utama adalah setara.

Tasks of the Board of Directors

The Board of Directors is a body of the Company has tasks and is collegially responsible in managing the Company. Each member of the Board of Directors can implement an action and make a decision in accordance with his respective position and authority. However, the implementation of an action by any member of the Board of Directors remains the collective responsibility of the Board of Directors. The position of each member of the Board of Directors, including the President Director, is equal to all others.

Tugas Direksi Perusahaan secara umum dijabarkan berikut ini:

- Memimpin dan mengurus Perusahaan sesuai dengan tujuan Perusahaan dan senantiasa beritikad baik dan penuh tanggung jawab menjalankan tugas untuk kepentingan usaha Perusahaan
- Memelihara dan mengurus kekayaan Perusahaan
- Melaksanakan prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) di dalam Perusahaan.
- Memformulasikan visi dan misi bersama Dewan Komisaris

The tasks of the Board of the Directors of the Company can generally be described as follows:

- Directing and managing the Company in accordance with Company objectives and in good faith implementing actions that will be in the Company's best interests.
- Maintaining and managing the Company's assets
- Implementing the principle of Good Corporate Governance (GCG) in the Company
- Formulating the corporate vision and mission together with the Board of Commissioners

- Menyiapkan rancangan jangka panjang yang merupakan rencana strategis yang memuat sasaran dan tujuan perusahaan yang hendak dicapai dalam jangka waktu 5 tahun. Rancangan jangka panjang yang telah ditandatangani bersama dengan Dewan Komisaris disampaikan kepada RUPS untuk mendapatkan pengesahan.
- Memelihara risalah rapat, mengadakan dan memelihara pembukuan dan administrasi Perusahaan sesuai dengan kelaziman yang berlaku bagi suatu perusahaan.
- Menyusun dan menyampaikan laporan tahunan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Laporan tahunan ditandatangani oleh semua anggota Direksi dan semua anggota Dewan Komisaris untuk diajukan dalam Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan untuk memperoleh pengesahan, serta laporan lainnya setiap kali diminta oleh Pemegang Saham.
- Bertanggung jawab atas perumusan kebijakan dan komitmen keselamatan (*safety*) dan keamanan penerbangan (*aviation security*), dan memastikan agar pejabat satu tingkat di bawah Direksi bertanggung jawab atas pelaksanaan kebijakan-kebijakan tersebut.
- Menjamin agar Perusahaan mempunyai mekanisme agar seluruh karyawan Perusahaan memiliki kesadaran (*awareness*) dan komitmen yang tinggi terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan.
- Mempertahankan kedudukan yang baik di dalam industri penerbangan melalui usaha investasi yang berkelanjutan dalam kaitannya dengan pelatihan keselamatan, sistem keselamatan dan teknologi serta keamanan penerbangan.
- Mendukung semua cara yang efektif untuk menangani dan mengkomunikasikan keselamatan, keamanan dan kepatuhan terhadap peraturan.
- Memastikan dilaksanakannya pemeriksaan internal keselamatan penerbangan.
- Memastikan agar setiap karyawan berpartisipasi dalam proses pemeriksaan internal keselamatan, termasuk tanpa terbatas pada pihak ketiga, pemasok dan petugas penanganan di darat.
- Memastikan agar para karyawan memiliki pengetahuan dan ketrampilan yang cukup untuk melaksanakan tugas-tugas keselamatan mereka sesuai dengan standar.

- Preparing a long term plan which will be a strategic five (5) year plan that contains the Company's proposed objectives and plans to attain them. A long term plan that has been signed jointly with the Board of Commissioners and is submitted to the General Meeting of Shareholders for endorsement.
- Maintain minutes of the meetings, holding and maintaining bookkeeping and administration of the Company as normally applicable for the company.
- Preparing and presenting an annual report in accordance with the applicable law. The annual report is signed by all members of the Board of Directors and the Board of Commissioners to be submitted to the Annual GMS to obtain endorsement; this include other reports when required by the Shareholders.
- Being responsible on the formulation of the policy and commitment of safety and aviation security, and ensuring that officials, who are one level below the Board of Directors, are responsible for the implementation of the policies.
- Ensuring that the Company has a mechanism to ensure that all employees have an awareness of and nurture a high commitment to aviation security and safety.
- Maintaining a good position in the aviation industry through continuous investment in connection with security training, security systems and technology as well as aviation safety.
- Supporting all effective means to handle and communicate security, safety and compliance with all associated regulations.
- Ensuring that an internal audit of aviation safety is implemented.
- Ensuring that each employee participates in the process of internal safety audits, including without limitation, third parties, suppliers and handling personnel on the ground.
- Ensuring that all employees have sufficient knowledge and skills to implement their safety tasks in accordance with the applicable standards.

- Menyusun dan melaksanakan sistem manajemen risiko Perusahaan yang mencakup seluruh aspek kegiatan Perusahaan.
- Menyusun dan melaksanakan sistem pengendalian internal Perusahaan yang handal dalam rangka menjaga kekayaan dan kinerja Perusahaan serta memenuhi peraturan perundang-undangan.
- Memastikan kelancaran komunikasi antara Perusahaan dengan pemangku kepentingan dengan memberdayakan fungsi *Corporate Secretary*.
- Memastikan dipenuhinya tanggung jawab sosial Perusahaan, dalam rangka mempertahankan kesinambungan usaha Perusahaan.
- Memperhatikan kepentingan yang wajar dari pemangku kepentingan.
- Melakukan tugas lainnya seperti yang tercantum dalam Anggaran Dasar Perusahaan.

Tanggung Jawab Direksi sesuai bidang kerja

- Direktur Niaga: bertanggung jawab terhadap pencapaian *sales*, *revenue* dan *services* melalui pengelolaan *network*, *marketing*, *revenue* dan *service* secara terintegrasi.
- Direktur Operasi: bertanggung jawab terhadap pelaksanaan operasi penerbangan, melalui pengelolaan awak pesawat, ground operations, flight dispatch, operation control dan dukungan operasional lainnya.
- Direktur Teknik: bertanggung jawab terhadap penjaminan ketersediaan pesawat yang *airworthy* melalui pengendalian dan pengelolaan kualitas perawatan pesawat.
- Direktur Strategi dan Teknologi Informasi: bertanggung jawab terhadap perumusan strategi dan perencanaan jangka panjang serta dukungan teknologi informasi yang handal.
- Direktur Keuangan: bertanggung jawab terhadap pengelolaan keuangan Perusahaan melalui pengelolaan *treasury*, *budget*, akuntansi dan *asset*.
- Direktur SDM & Umum: bertanggung jawab terhadap pengelolaan Sumber Daya Manusia serta layanan administrasi dan umum.

Keanggotaan Direksi

Pada saat ini, Direksi terdiri dari 7 orang Direktur. Setiap Direktur memiliki keahlian khusus untuk menangani berbagai kepentingan bisnis.

- Mapping and implementing a Company risk management system that covers all aspects of the Company's activities.
- Mapping and implementing a reliable corporate internal control system which is able to maintain the assets and performance of the Company and comply with the law.
- Ensuring the smoothness of communication between the Company and stakeholders by empowering the function of the Corporate Secretary.
- Ensuring the social responsibility of the Company is met to sustain the Company business.
- Take into account reasonable interests of the stakeholders.
- Conducting other tasks as stated in the Articles of Association of the Company.

Responsibilities of the Board of Director based on the work areas

- The Commercial Director is responsible for the attainment of sales, revenues and services through the management of integrated networks, marketing, revenues and services.
- The Operations Director is responsible for the implementation of the aviation operations through the management of cabin crew, ground operations, flight dispatch, operation control and other operational support.
- The Technical Director is responsible for ensuring the availability of airworthy aircraft through the control and management of the aircraft maintenance quality.
- The Strategy and Information Technology Director is responsible for the formulation of the strategy and long term planning as well as provision of reliable information technology support.
- The Finance Director is responsible for the financial management of the Company through the management of treasury, budgets, accounts and assets.
- The Human Resources & General Director is responsible for the management of human resources and general and administrative services

Membership of the Board of Directors

Currently the Board of Directors consists of seven (7) Directors. Each Director has a specific

Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

Perusahaan telah mendefinisikan wewenang dan tanggung jawab Direksi bagi setiap kebijakan yang relevan. Perusahaan memiliki keyakinan bahwa dengan adanya pembagian wewenang dan tanggung jawab yang jelas, akan tercipta akuntabilitas serta level komitmen yang baik dari setiap anggota Direksi dalam memenuhi tanggung jawab dan tugas mereka.

expertise in handling various business interests. The company has clearly defined the authority and responsibility of each of the members of the Board of Directors for each relevant policy. The Company believes that a clear division of authorities and responsibilities will create sound responsibility and commitment from each member of the Board of Directors in achieving their respective tasks.

Profil Direksi Garuda Indonesia dimuat di Bab Data Perusahaan 'Our Facts' dalam Laporan Tahunan ini.

The individual profiles of the Board of Directors can be found in the Corporate Data Chapter, 'Our Facts' in this Annual Report.

Kepemilikan Saham

Tidak ada anggota Direksi yang memiliki secara langsung maupun tidak langsung saham dari PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaannya.

Share Ownership

There are no members of the Board of Directors who directly or indirectly own shares in PT Garuda Indonesia (Persero) or its subsidiaries.

Rapat Direksi

Direksi mengadakan rapat setiap kali apabila dianggap perlu oleh seorang atau lebih anggota Direksi atau atas permintaan tertulis dari seorang atau lebih anggota Komisaris atau Pemegang Saham yang memiliki jumlah saham terbesar dengan menyebutkan hal-hal yang akan dibicarakan.

Meeting of the Board of Directors

The Board of Directors may hold a meeting if it is considered necessary by one or more members of the Board of Directors or is initiated with a written request from one or more member of either the Board of Commissioners or Shareholders who has the largest share, stating which matters are to be discussed.

Rapat Direksi selama 2008 telah dilaksanakan sebanyak 43 kali dengan tingkat kehadiran sebagai berikut:

There were 43 (forty three) meetings of the Board of Directors held in 2008 with the following attendance list:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat No. of Meetings	Kehadiran Attendance	%
Emirsyah Satar	Direktur Utama President & CEO	43	39	91%
Ari Sapari	Direktur Operasi EVP Operations		34	79%
Achirina	Direktur SDM & Umum EVP Human Capital & Corp. Support		38	88%
Agus Priyanto	Direktur Niaga EVP Commercial		40	93%
Eddy Porwanto	Direktur Keuangan EVP Finance		42	98%
Elisa Lumbantoruan	Direktur Strategi & Teknologi Informasi EVP Corp. Strategy & Information Technology		43	100%
Hadinoto Soedigno	Direktur Teknik EVP Engineering & Maintenance		41	95%

Remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi

Dewan Komisaris menerima remunerasi yang terdiri dari honorarium, tunjangan transport, fasilitas telepon, kesehatan, konsesi terbang, uang perjalanan dinas dan santunan purna jabatan, yang jumlahnya diputuskan dalam RUPS Tahunan.

Remuneration of the Board of Commissioners and the Board of Directors

The Board of Commissioners receives remuneration consisting of honorariums, transport allowances, telephone facilities, health care coverage, flight concessions, official travel allowances and pensions the amount of which are decided at the Annual EGM.

Direksi menerima remunerasi yang terdiri atas gaji, fasilitas rumah jabatan/kompensasi, kendaraan jabatan, kesehatan, fasilitas air, gas, listrik, telepon, konsesi terbang, bantuan istirahat tahunan, pakaian representatif, tunjangan harian dan perjalanan serta santunan purna jabatan yang jumlahnya direkomendasikan oleh Dewan Komisaris berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham.

The Board of Directors receives remuneration consisting of salaries, housing facilities/ compensation, vehicles, health care coverage, water, gas, electricity, flight concessions, on-leave benefits, representative clothing, daily allowances, travel allowances and pensions the amount of which is recommended by the Board of Commissioners based on the General Meeting of Shareholders.

Untuk 2008, Perusahaan memberikan kompensasi kepada Dewan Komisaris dan Direksi berupa gaji, tunjangan dan insentif sebesar Rp 12.124.060.000 dengan rincian sebagai berikut:

In 2008 the Company provided a compensation of Rp 12,124,060,000 to the Board of Commissioners and the Board of Directors consisting of salaries, allowances and incentives with details as follows:

Dewan Komisaris Board of Commissioners

Gaji Salaries	Tunjangan Allowances	Insentif Incentives
2.069.760.000	294.000.000	723.400.000

Direksi Board of Directors

Gaji Salaries	Tunjangan Allowances	Insentif Incentives
5.568.000.000	784.000.000	2.684.900.000

Pengembangan Direksi

Agar pengetahuan dan keahlian Direksi dan manajemen senantiasa *update* dan meningkat, Garuda Indonesia menyediakan berbagai sesi pelatihan baik dari internal maupun eksternal bagi para Direktur.

Pelatihan tersebut bisa berupa pengarahan terstruktur dari pejabat senior dalam bidang yang berhubungan dengan tanggung jawab masing-masing atau melalui kursus eksekutif eksternal yang relevan. Selain itu, secara reguler Direksi diberi pengarahan mengenai sosialisasi peraturan terbaru, perkembangan dalam praktik-praktik tata kelola perusahaan, teknologi informasi, isu-isu yang timbul dalam manajemen risiko, juga perubahan-perubahan dalam standar akuntansi.

Development of the Board of Directors

The Board of Directors and management need to update and improve their knowledge and expertise and to support this Garuda Indonesia provides various training sessions for the Directors, both internally and externally.

Such training could also be a direction from senior officials in a field that is related with their own responsibilities or through a relevant and external executive course. In addition, the Board of Directors is regularly provided with direction on the socialization of new regulations, development in company management practices, information technology, issues that arise as part of risk management and changes in accountancy standards.

Bulan/Tanggal Month/Date	Seminar/Conference/Training/As Speaker	Tempat Venue
Mar 31	CEO Brief "The Next Asia Opportunity"	Jakarta
May 21-22	EUROMONEY Conference: The Indonesia Investment Conference	Nusa Dua, Bali
May 26-27	Indonesia Regional Investment Forum with Vice President of the Republic Indonesia, HE Jusuf Kalla	Jakarta
Jun 1-3	World Air Transport Summit: 64th IATA Annual General Meeting	Istanbul
Jun 16-17	The 3rd D-8 Working Group on Civil Aviation and Director General Meeting	Denpasar, Bali
Jul 7	Safety Conference "Moving Towards Safer Skies"	Jakarta
Aug 23-31	ASEAN Customer Program (AEP) GE Global Customer Summit 2008 (GCS)	Crotonville, U SA
Sep 16	A Panel Discussion by Aries Baswedan Phd/Rector of Paramadhina Universuty & Chatib Basri/Director of Research LPEM FEUI "The 2009 General Elections: The Impact on political & Economic Development"	Jakarta
Nov 3	Presidential Lecture with Royal Higness Prince of Wales	Jakarta
Nov 5	RBS Outlook "A Bull Moves in Bear Markets" by Daniel Tendean	Jakarta
Nov 20-21	Asia Pacific Aviation Safety Seminar (APASS)	Denpasar, Bali
Dec 1	Business Gathering & Talkshow "Anticipating Global Crisis Impacts on State-owned Enterprises Businesses in Indonesia"	Jakarta

Di tahun 2008, Direksi mengikuti seminar antara lain mengenai:

1. Workshop mengenai "Peran Direksi dalam Hal Sebagai Role Model dalam Rangka Penerapan Nilai Perusahaan", yang diselenggarakan oleh salah satu lembaga konsultan. Semua Direksi hadir dan mengikuti *workshop* dimaksud
2. Seminar "The 2nd Annual Top Executive Forum on Governance", yang diselenggarakan oleh KNKG. Seminar tersebut dihadiri oleh Direktur SDM dan Umum.

In 2008 the Board of Directors attended the following seminars:

1. A workshop on "The role of the Board of Directors as a Role Model in Implementing Value for the Company", which was hosted by one consulting institution. All members of the Board of Directors were present and attended the workshop.
2. A seminar "The 2nd Annual Top Executive Forum on Governance", which was held by KNKG. The seminar was attended by Board of Directors member, namely Director of HR and General.

Komite-Komite di Bawah Dewan Komisaris

Dalam melaksanakan tugas pengawasannya, Dewan Komisaris didukung oleh Komite Audit dan Komite GCG. Sedangkan Direksi didukung oleh Komite Kebijakan Risiko dan Corporate Safety Committe. Setiap Komite memiliki ketentuan masing-masing yang menetapkan tugas dan tanggung jawabnya sebagaimana telah disetujui oleh Dewan Komisaris. Rincian tugas dan wewenang Komite masing-masing dijabarkan dalam Piagam-piagam Komite.

Committees of the Board of Commissioners

In implementing its monitoring function, the Board of Commissioners is supported by the Audit Committee and the GCG Committee. Whereas the Board of Directors is supported by the Risk Policy Committee and the Corporate Safety Committee. Each Committee has its own mandate and responsibilities as stipulated and approved by the Board of Commissioners, details of the mandates and authorities of each committee are explained in the Committee Charters.

Komite Audit

Komite Audit membantu Dewan Komisaris dalam menelaah informasi keuangan Perusahaan sebelum diterbitkan dan memantau laporan penilaian Audit Internal kepada komite termasuk Dewan Komisaris dalam hal risiko-risiko yang dihadapi Perusahaan dan penerapan manajemen risiko oleh Direksi. Komite Audit juga menelaah serta melaporkan kepada Dewan Komisaris segala persoalan menyangkut Perusahaan.

Setiap anggota Komite Audit harus menandatangani pernyataan kepatuhan terhadap Piagam Komite Audit dan Pernyataan Benturan Kepentingan (Statement of Conflict of Interest) secara berkala, minimal satu tahun sekali.

Dalam melaksanakan tugas-tugas pengawasan atau pengendalian, Komite Audit selalu berpedoman kepada *international best practices of Audit Committee (Blue Ribbon Committee, Hampell Report etc)* dan kode etik serta peraturan lainnya yang berkaitan dengan komite audit. Selanjutnya etika dan norma Komite Audit dijabarkan dalam Piagam Komite Audit yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Perusahaan.

Komite Audit harus memastikan bahwa setiap pelaksana fungsi pengawasan dan pengendalian tersebut memahami prasyarat-prasyarat sesuai Etika dan Norma Pengawasan dan Pengendalian. Komite Audit juga bertanggung jawab untuk mengidentifikasi adanya penyimpangan terhadap prasyarat-prasyarat tersebut. Dalam hal terjadinya penyimpangan, Komite Audit melaporkannya kepada Dewan Komisaris.

Susunan keanggotaan Komite Audit Perseroan adalah sebagai berikut:

Adi R. Adiwoso	(Ketua merangkap Anggota Independen)
Ahmadi Hadibroto*	(Anggota Independen)
Sally Salamah**	(Anggota)
Etty Retno Wulandari***	(Anggota Independen)
Farida Astuti****	(Anggota)

* sampai dengan tanggal 1 November 2008
** sampai dengan tanggal 1 Maret 2008
*** efektif mulai 1 Desember 2008
*** efektif mulai 1 April 2008

Audit Committee

The Audit Committee assists the Board of Commissioners in reviewing Company financial information before it is published and monitors the reports of internal audit assessment to the committee, including the Board of Commissioners, on risks that are faced by the Company and the implementation of risk management by the Board of Directors. The Audit Committee reviews and reports to the Board of Commissioners on matters that involve the Company.

Each member of the Audit Committee signs a compliance statement on the Audit Committee Charter and the Statement on Conflict of Interest periodically, at least once a year.

In implementing monitoring or control tasks, the Audit Committee always adheres to international best practices for Audit Committees (Blue Ribbon Committee, Hampell Report etc) and codes of ethics and other regulations that are associated with audit committees. These Audit Committee ethics and norms are explained in the Audit Committee Charter which is an integrated part of Company Policy Guidelines.

The Audit Committee must ensure that each individual responsible for the monitoring and control function understands the conditions set out in the Ethics and Norms of Monitoring and Control guidelines. The Audit Committee is also responsible for identifying any divergence from these conditions. If any of the guidelines are violated the Audit Committee shall make a report to the Board of Commissioners.

Composition of the members of the Company Audit Committee are as follows:

Adi R. Adiwoso	(Chairman and Independent Member)
Ahmadi Hadibroto*	(Independent Member)
Sally Salamah**	(Member)
Etty Retno Wulandari***	(Independent Member)
Farida Astuti****	(Member)

* up to 1 November 2008
** up to 1 March 2008
*** effective as of 1December 2008
**** effective as of 1 April 2008

Pergantian Anggota Komite Audit

Ahmadi Hadibroto diangkat sebagai anggota Komite Audit berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor: JKTDU/SKEP/5054/07 tanggal 25 Oktober 2007. Beliau menyampaikan permohonan pengunduran diri dari jabatannya sebagai anggota Komite Audit terhitung mulai tanggal 1 November 2008. Selanjutnya Dewan Komisaris melalui surat dengan Nomor.: JKTDU/SKEP/5050/08 tanggal 1 Desember 2008 mengangkat Etty Retno Wulandari sebagai anggota Komite Audit menggantikan Ahmadi Hadibroto.

Sally Salamah diangkat sebagai anggota Komite Audit berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor: JKTDU/SKEP/5054/07 tanggal 25 Oktober 2007 dan terhitung tanggal 1 Maret 2008, beliau diberhentikan melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor: JKTDU/SKEP/5012/08 tanggal 6 Maret 2008. Selanjutnya Dewan Komisaris mengangkat Farida Astuti menjadi anggota Komite Audit melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor: JKTDU/SKEP/5021/08 tanggal 1 April 2008. Biografi singkat Komite Audit dapat dilihat di bagian Data Perusahaan Laporan Tahunan 2008.

Frekuensi pertemuan, tingkat kehadiran Komite Audit dan Laporan pelaksanaan kegiatan Komite Audit sepanjang tahun 2008 tercantum pada hal 167 dalam Laporan Tahunan ini.

Komite Kebijakan Corporate Governance (CG)

Dalam rangka meningkatkan efektivitas pengawasan, khususnya dalam hal pelaksanaan Good Corporate Governance (GCG), melalui surat Keputusan Dewan Komisaris Nomor.: JKTDU/SKEP/5045/08 tanggal 1 Nopember 2008 telah dibentuk Komite Kebijakan Corporate Governance dengan tugas membantu Dewan Komisaris dalam mengkaji kebijakan CG yang berlaku di PT Garuda Indonesia (Persero) secara menyeluruh serta menilai konsistensi penerapannya.

Dalam menjalankan tugasnya, Komite Kebijakan CG berkewajiban membuat laporan berkala kepada Dewan Komisaris minimal setiap 3 bulan sekali serta laporan khusus yang berisi laporan setiap temuan yang diperkirakan dapat mengganggu efektivitas Perusahaan.

Komite Kebijakan CG dijabat oleh Wendy Aritenang (Ketua merangkap Anggota), G. Suprayitno (Anggota) dan Baitul Ihwan (Anggota). Biografi singkat anggota Komite Kebijakan CG dapat dilihat di bagian Data Perusahaan Laporan Tahunan 2008.

Selama 2008, total pertemuan yang diadakan Komite Kebijakan CG sebanyak 3 kali, dengan rincian tingkat kehadiran sebagai berikut:

Changes of the Members of Audit Committee

Ahmadi Hadibroto has been appointed as a member of the Audit Committee based on the Decree of the Board of Commissioner of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU/SKEP/5054/07 dated 25 October 2007. He tendered his resignation from position as a member of the Audit Committee with effect as of 1November 2008. After that, the Board of Commissioners, via a letter No. JKTDU/SKEP/5050/08 dated 1 December 2008, appointed Etty Retno Wulandari as a member of the Audit Committee, replacing Ahmadi Hadibroto.

Sally Salamah was appointed as a member of the Audit Committee based on the Decree of the Board of Commissioner of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU/SKEP/5054/07 dated 25 October 2007 and as of 1 March 2008 her term was terminated via the Decree of the Board of Commissioner of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU/SKEP/5012/08 dated 6 March 2008. Then the Board of Commissioners appointed Farida Astuti to be a member of the Audit Committee through the Decree of the Board of Commissioner of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU/SKEP/5021/08 dated 1 April 2008. A brief Biography of the Audit can be found in the Corporate Data section in the 2008 Annual Report.

The frequency of meetings, attendance by the Audit Committee and an activity implementation report of the Audit Committee in 2008 is presented on page 167 of this annual report.

Corporate Governance (CG) Policy Committee

In improving the effectiveness of monitoring, especially in the implementation of Good Corporate Governance (GCG), through the Decree of the Board of Commissioners No. JKTDU/SKEP/5045 dated 1 November 2008, a GCG Policy Committee was set up with a task of assisting the Board of Commissioners in reviewing the CG policy that will be comprehensively applied at PT Garuda Indonesia (Persero) and assessing its consistent implementation.

In implementing its task, the CG Policy Committee is obliged to make a periodic report to the Board of Commissioners at least once every three (3) months and a special report that will contain a report on any finding that is assumed to disrupt the effectiveness of the Company.

The CG Policy Committee is held by Wendy Aritenang (Chairman and Member), G. Suprayitno (Member) and Baitul Ihwan (Member). A brief biography of the members of the CG Policy Committee can be found in the Corporate Data section of the 2008 annual report.

In 2008 there were 3 meetings that were held by the CG Policy Committee with details of attendance as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat No. of Meetings	Kehadiran *) Attendance	%
Wendy Aritenang	Ketua Komite Chairman	2	2	100%
G. Suprayitno	Anggota Member		2	100%
Baitul Ihwan	Anggota Member		2	100%

*) Rapat dihadiri pula oleh para counterpart Meetings also attended by counterparts

Laporan Singkat Pelaksanaan Kegiatan Komite Kebijakan CG

Sepanjang tahun 2008, Komite Kebijakan CG telah melaksanakan beberapa kegiatan antara lain:

1. Pertemuan dengan unit kerja terkait dengan CG dan para *counter part* dalam rangka perkenalan.
2. Pertemuan dengan unit kerja terkait dengan CG untuk mendapatkan masukan dalam hal implementasi CG di Perusahaan.

Hal-hal Yang Perlu Ditindaklanjuti

Komite Kebijakan CG merekomendasikan Direksi untuk lebih meningkatkan wawasan terkait dengan CG dengan mengikuti seminar-seminar terkait dengan CG.

Komite Kebijakan Risiko

Dalam rangka mengkaji sistem manajemen risiko yang disusun Perusahaan dan menilai toleransi risiko yang dapat diambil oleh Perusahaan, melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris Nomor.: JKTDU/SKEP/5046/08 tanggal 1 Nopember 2008 telah dibentuk Komite Kebijakan Risiko dengan tugas membantu Dewan Komisaris dalam mengkaji sistem manajemen risiko yang terintegrasi, telah disusun dan diimplementasikan oleh Perusahaan serta menilai toleransi risiko yang dapat diambil Perusahaan.

Brief Report on the Implementation of the CG Policy Committee Activities

In 2008 the CG Policy Committee implemented several activities including:

1. A meeting with a related work unit and counterparts in conjunction with the introduction of CG.
2. A meeting to obtain input from the work unit responsible for implementing the Company CG policies.

Findings/Issues for Follow-up

The CG Policy Committee recommended that the Board of Directors improve their insight into CG by attending seminars on CG.

Risk Policy Committee

In reviewing a Company risk management system and an assessment of Company risk tolerance levels that can be taken by the Company through the Decree of the Board of Commissioners No. JKTDU SKEP/5046/08 dated 1 November 2008, a Risk Policy Committee has been established with the task of assisting the Board of Commissioners in reviewing an integrated risk management system that has been devised and implemented by the Company and will help assess Company risk tolerance limits.

Dalam menjalankan tugasnya, Komite Kebijakan Risiko berkewajiban membuat laporan berkala kepada Dewan Komisaris minimal setiap 3 bulan sekali serta laporan khusus yang berisi laporan setiap temuan yang diperkirakan dapat mengganggu efektivitas Perusahaan.

Komite Kebijakan Risiko dijabat oleh Sahala Lumban Gaol (Ketua merangkap Anggota), Asril Fitri Syamas (Anggota), Lily Rosilawaty Sihombing (Anggota). Biografi singkat Komite Kebijakan Risiko dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan Laporan Tahunan 2008.

Selama 2008, total pertemuan yang diadakan Komite Kebijakan Risiko sebanyak 1 kali dengan rincian tingkat kehadiran sebagai berikut:

In implementing its tasks, the Risk Policy Committee is obliged to make a periodic report to the Board of Commissioners at least once every three (3) months and a special report that will contain a report on any finding that is considered to disrupt the effectiveness of the Company.

Members of the Risk Policy Committee are Sahala Lumban Gaol (Chairman and Member), Asril Fitri Syamas (Member), and Lily Rosilawaty Sihombing (Member). A brief biography of the Risk Policy Committee can be found in the Corporate Data section in the 2008 Annual Report.

In 2008 there was one (1) meeting held by the Risk Policy Committee with details of attendance as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat No. of Meetings	Kehadiran Attendance	%
Sahala Lumban Gaol	Ketua Komite Chairman	1	1	100%
Asril Fitri Syamas	Anggota Member		1	100%
Lily Rosilawaty Sihombing	Anggota Member		1	100%

Corporate Safety Committee

Komite ini khusus dibentuk untuk membahas kebijakan yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan. Rapat Komite ini, yang diadakan secara minimal 6 (enam) bulan sekali atau sewaktu-waktu jika diperlukan, hanya dihadiri oleh level Direktur dan dipimpin oleh Direktur Utama. Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan ini secara umum memiliki tugas dan wewenang untuk:

- Membantu mempertahankan dan meningkatkan kualitas operasional dan memastikan keselamatan penerbangan (*operational quality and safety assurance*).
- Memeriksa dan memberikan laporan tingkat kepatuhan atas seluruh hal-hal dan aspek-aspek yang dipersyaratkan (*mandatory items*) oleh standar Perusahaan dan standar internasional; termasuk standar teknis penerbangan (*technical standard*) dan standar keselamatan penerbangan (*flight aviation safety standard*).

Corporate Safety Committee

This Committee has been specially established to discuss a policy that is related with aviation safety. This Committee meets at least once every six (6) months or at any time when it is necessary and it is only attended by Directors and is chaired by the President Director. The monitoring and control function, associated with aviation operational activities, consists of the following tasks and authorities:

- Assist in maintaining and improving on operational quality and safety assurance.
- Examine and provide a report on compliance on all cases and aspects that are required (mandatory items) by the Company's standard and international standard, including technical standard and flight aviation safety standards.

Kebijakan Pengawasan dan Pengendalian Intern

Kebijakan pengawasan dan pengendalian mencakup kebijakan untuk fungsi pengawasan dan pengendalian Perusahaan secara menyeluruh meliputi pengawasan dan pengendalian pada tingkat Komisaris, Direksi, Pegawai Pimpinan dan pelaksana. Pengawasan dan pengendalian juga meliputi aspek-aspek keuangan, non keuangan, kualitatif maupun kuantitatif pada setiap unit bisnis, termasuk unit-unit pendukung (*embedded internal control*), Audit Internal, Audit Eksternal dan Manajemen Risiko.

Monitoring Policy and Internal Control

The monitoring and control policies comprising policies for comprehensive monitoring and control on Commissioners, Directors, Senior Management and executing staff. They also include financial and non financial aspects, qualitative and/or quantitative, for each business unit, including support units (embedded internal control), Internal Audit, External Audit and Risk Management.

Pelaksanaan Pengawasan dan Pengendalian Intern

Tanggung jawab atas koordinasi dan terlaksananya fungsi pengawasan dan pengendalian ada pada Komisaris. Sesuai dengan Anggaran Dasar, Dewan Komisaris merupakan organ tertinggi yang bertanggung jawab melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian dengan dibantu oleh Komite Audit.

Dalam pelaksanaan sehari-hari, Unit Internal Audit/ Satuan Pengawasan Intern (SPI) berperan aktif mendukung pencapaian tujuan Perusahaan dengan melakukan evaluasi serta memberikan saran perbaikan atas manajemen risiko, pengendalian internal dan proses *governance* melalui suatu pendekatan kerja yang sistematis dan teruji. SPI bertanggung jawab secara administratif kepada Direktur Utama dan secara fungsional kepada Komite Audit.

Audit Internal bertujuan memberikan jasa konsultasi dan evaluasi yang independen dan obyektif melalui analisa, penilaian, rekomendasi dalam lingkup *internal control*, dan tata kelola dan manajemen risiko untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi perusahaan.

Ruang lingkup kegiatan Audit Internal mencakup penelaahan terhadap *Internal Control, Governance* dan pengelolaan risiko termasuk audit secara periodik, penanganan pengaduan masyarakat, audit khusus, penilaian ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan, perbaikan mutu dan kinerja unit internal audit serta sinergi dengan eksternal audit dan komite audit.

Implementation of Monitoring and Internal Control

The Board of Commissioners is responsible to coordinate and implement the monitoring and control function. In accordance with the Articles of Association, the Board of Commissioners is the highest responsible authority for implementing the monitoring and control function assisted by the Audit Committee.

In day-to-day implementation, the Internal Audit Unit/Satuan Pengawasan Intern (SPI) takes an active role in supporting the objective of the Company by conducting an evaluation and giving a suggestion on the risk management, internal control and governance process through a systematic and tested work approach. SPI is also administratively responsible to the President Director and functionally to the Audit Committee.

The Internal Audit has an objective to provide independent and unbiased consultation and evaluation services through the analysis, assessment and recommendation on internal controls and also manage the associated risks to improve the effectiveness and efficiency of the Company.

The scope of the internal audit activities covers a review on the Internal Control, Governance and Risk Management, including periodic audits, handling of public complaints, special audits, assessments on compliance with the law, quality improvement and the performance of the internal audit unit as well as synergies with the external audit and the audit committee.

Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

Audit Internal harus dilakukan secara independen terhadap aktivitas yang diauditnya. Independensi dapat dicapai melalui organisasi dalam perusahaan dan pertanggungjawaban pengawasan internal secara langsung kepada Direktur Utama dan Komite Audit. Hubungan Komite Audit dan Audit Internal harus ditetapkan dan mengacu kepada Piagam Komite Audit dan Piagam Internal Audit. Bilamana suatu penugasan dipandang memiliki *conflict of interest* atau independensi Pimpinan Internal Audit terganggu, Komite Audit dapat menunjuk pihak ketiga (*independent party*) untuk melaksanakan audit.

Perusahaan juga memiliki fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada bisnis (*embedded internal control*) antara lain:

- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget*) yang ditetapkan.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada unit bisnis termasuk unit-unit pendukung (*embedded internal control*) adalah fungsi yang ada pada tingkat pelaksana yang bertanggung jawab kepada Direktur yang membawahi unit bisnis yang terkait. Sifat pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh fungsi pengawasan dan pengendalian ini adalah *preventive control*; yaitu memastikan kepatuhan dan pemenuhan prasyarat yang telah ditetapkan sebelum suatu aktivitas dilaksanakan.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan yang dibentuk berdasarkan ketentuan *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR), *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan ketentuan lainnya dilakukan oleh Corporate Safety Committee.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget*) yang ditetapkan dilakukan oleh fungsi *Corporate Control*.

An internal audit must be carried out independently on activities that are being audited. Independent assessment can be achieved via an organization in the company and internal monitoring that is directly responsible to the President Director and the Audit Committee. The relationship between the Audit Committee and Internal Audit is stipulated in the Audit Committee Charter and the Internal Audit Charter. If an assignment is considered to have a conflict of interest or the independence of the Leaders of the Internal Audit is disrupted, the Audit Committee can appoint a third party or an independent party to carry out an audit.

The Company also has monitoring and embedded internal control functions, including:

- A monitoring and control function that is related with the use or realization of funds in accordance with the stipulated budget.
- A monitoring and control function that is embedded in each business unit including its supporting units is a function in the implementation level that is responsible to a Director who supervises the related business unit. The characteristic of the monitoring and control that is carried out by the monitoring and control function is a preventive control, meant to ensure compliance and fulfillment of requirements that have been set before an activity can be carried out.
- A monitoring and control function that is related with an aviation operational activity, which is formed based on the stipulation of the Civil Aviation Safety Regulation (CASR), International Civil Aviation Organization (ICAO) and other stipulations that are carried out by the Corporate Safety Committee.
- A monitoring and control function concerning the use and realization of funds in accordance with set budgets is carried out by the Corporate Control function.

Kegiatan Unit Audit Internal/Satuan Pengawas Intern

Unit Audit Internal mempunyai wewenang dapat mengakses dokumen, pencatatan, *personnel* dan fisik kekayaan perusahaan di seluruh unit kerja perusahaan untuk mendapatkan data dan informasi yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas auditnya.

Setiap anggota Audit Internal harus menandatangani pernyataan kepatuhan terhadap Piagam Internal Audit dan Pernyataan Benturan Kepentingan (Statement of Conflict of Interest) secara berkala. Piagam Komite Audit dan Piagam Internal Audit harus dikaji ulang dan disesuaikan dengan dinamika Perusahaan. Unit Audit Internal tidak terlibat secara langsung dalam kegiatan operasional unit kerja karena dalam pelaksanaan tugas auditnya. Oleh karena itu dalam pelaksanaan tugas auditnya, internal auditor harus dalam posisi dapat mengambil keputusan secara bebas, obyektif, jujur dan yakin bahwa hasil kerjanya dapat dipercaya serta bebas dari pengaruh pihak luar.

Untuk memenuhi tanggung jawabnya Unit Audit Internal melakukan:

1. Analisa, penilaian dan rekomendasi mengenai aktivitas yang ditelaah sesuai dengan Standar Audit dan Kode Etik.
2. Mengkoordinasikan unit kerja lain dalam rangka membantu kelancaran pelaksanaan audit yang dilakukan oleh Eksternal Auditor.
3. Memantau tindak lanjut atas rekomendasi hasil pemeriksaan.
4. Bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama.

Dalam pelaksanaannya, Unit Audit Internal merancang dan melakukan audit terprogram dan audit non program. Audit terprogram direncanakan sebelumnya tiap tahun dengan fokus pada kegiatan yang mempunyai *financial risk, operational risk* dan *legal risk* dengan cakupan audit: kegiatan Komersial, Operasi, Teknik, Keuangan dan IT serta SBU. Audit non-program lebih ditekankan pada *current issue* yang berkembang dan terjadi pada Perusahaan.

Activities of the Internal Audit Unit (SPI)

The Internal Audit Unit has the authority to access documents, notes, personnel and physical properties of the Company in all work units of the Company to obtain data and information that are relevant with its audit task implementation.

Each member of the Internal Audit has to sign a statement of compliance on the Audit Internal Program and Statement on Conflict of Interest periodically. The Audit Committee Charter and the Audit Internal Charter must be reevaluated and adjusted with the dynamics of the Company. The Internal Audit Unit is not directly involved in the operational activity of a work unit as it is part of the implementation of its audit task. Thereby in the implementation of its audit task, the internal auditor must be in a position to make decisions impartially, objectively, fairly and is confident that the work outcome can be trusted and free from influence of any outside party.

To meet its responsibility, the Internal Audit Unit performs the following:

1. An analysis, assessment and recommendation on activities that are reviewed in accordance with the Audit Standards and Code of Ethics.
2. Coordinating other work units in assisting the implementation of an audit by an External Auditor.
3. Monitoring follow-up on audit result recommendations.
4. Being directly responsible to the President Director.

The Internal Audit Unit is responsible for planning and conducting both programmed and non programmed audits. The programmed audits are pre-planned every year with a focus on an activity that has a financial risk, an operational risk or legal risk and will cover audits on commercial, operational, technical, financial, IT and SBU activities. A non programmed audit is normally focused on current Company issues and developments.

Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

Audit terprogram yang direalisasikan pada tahun 2008 meliputi audit terhadap:
1. BSP Indonesia
2. CRS Cost
3. Fixed Assets
4. Repair & Maintenance Engine dan Airframe
5. Corporate Account
6. IT Infrastructure
7. On Time Performance (OTP)
8. Piutang
9. Aircraft Reliability
10. SBU Cargo, GSM dan GITC
11. Garuda Frequent Flyer (GFF)
12. Route Evaluation (Network Plan)
13. Utilisasi Aircraft Lease
14. Branch Office Domestik dan Internasional.

Sedangkan audit non-program meliputi :
1. Perjalanan Dinas
2. Pertanggungjawaban Penjualan
3. *Peak season* Idul Fitri
4. Other Revenue.

Hingga akhir tahun 2008, Satuan Pengawas Intern (SPI) merealisasikan 44 pemeriksaan yang terdiri dari 40 audit terprogram dan 4 audit non program dari 44 pemeriksaan yang direncanakan. Dari realisasi audit terprogram dan audit non program tersebut dihasilkan 208 rekomendasi, dan sebanyak 193 rekomendasi telah selesai ditindaklanjuti. Selanjutnya 15 rekomendasi masih dalam proses penyelesaian.

Saat ini Unit Audit Internal dipimpin oleh Sri Mulyati VP Internal Audit. Profil beliau ada di bab Data Perusahaan di Laporan Tahunan ini.

Etika dan Norma Pengawasan dan Pengendalian
Prasyarat etika dan norma pengawasan dan pengendalian:
- Dalam melaksanakan tugas-tugas pengawasan atau pengendalian, Internal Audit selalu berpedoman kepada *Standard for the Professional Practice of Internal Auditing* dan Kode Etik yang diterbitkan oleh The Institute of Internal Auditors (IIA), Norma-norma Pemeriksaan dan Piagam Internal Audit, serta peraturan lainnya yang berkaitan dengan internal audit. Selanjutnya etika dan norma Internal Audit dijabarkan dalam Piagam Internal Audit yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Perusahaan ini.

The following programmed audits were conducted in 2008:
1. BSP Indonesia
2. CRS Costs
3. Fixed Assets
4. Repair & Maintenance Engine and Airframe
5. Corporate Accounts
6. IT Infrastructure
7. On Time Performance (OTP)
8. Accounts Receivable
9. Aircraft Reliability
10. SBU Cargo, GSM and GITC
11. Garuda Frequent Flyer (GFF)
12. Route Evaluation (Network Plan)
13. Aircraft Lease Utilization
14. Domestic and International Branch Offices

Non programmed audits covered:
1. Official Travel
2. Sales Responsibility
3. Idul Fitri Peak Season
4. Other Revenue

Up to the end of 2008, the Internal Audit Unit completed 44 examinations consisting of 40 programmed audits and 4 non programmed audits. The programmed audits and non programmed audits produced 208 recommendations and 193 of these have been followed-up, and the remaining 15 recommendations are still in a finalization process.

Currently the Internal Audit Unit is led by Sri Mulyati VP Internal Audit. Her profile is in the Corporate Data chapter in this Annual Report.

The ethics and norms for monitoring and control
Prerequisites of ethics and norms for monitoring and control:
- In implementing monitoring and control tasks, the internal audit unit always adheres to the Standard for the Professional Practice of Internal Auditing and Code of Ethics that is published by The Institute of Internal Auditors (IIA), Norms of Examination and the Audit International Charter and other regulations that are related with the internal audit. The ethics and norms for Internal Audit are described in the Internal Audit Charter, which is an integrated part of Company Policy Guidelines.

- Dalam melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian harus selalu dijunjung tinggi:
  - Prinsip independensi adalah tidak memiliki kepentingan lain selain kepentingan Perusahaan sesuai dengan visi, misi, tujuan dan strategi Perusahaan.
  - Prinsip obyektivitas yaitu tidak memiliki keterikatan dengan aktivitas yang diperiksa, bebas dari konflik kepentingan selama yang bersangkutan mendapatkan penugasan atau melakukan pemeriksaan pada fungsi tersebut, dan bukan merupakan bawahan dari pihak yang melakukan aktivitas yang sedang diperiksa.
  - Prinsip kerahasiaan dan kehati-hatian.
  - Fungsi pengawasan dan pengendalian harus dilakukan oleh orang yang memiliki gabungan pengetahuan, keterampilan dan pengalaman yang sesuai untuk melaksanakan pemeriksaan, serta selalu mengacu kepada standar etika perusahaan, kebijakan manajemen risiko pada umumnya, dan ketentuan yang berlaku.

Keputusan atas pelanggaran terhadap prinsip-prinsip yang terkandung dalam kode etik dari *The Institute of Internal Auditors* (IIA) ditetapkan oleh Komisaris dan Direksi yang pelaksanaannya dilakukan melalui atau dikoordinasi oleh fungsi *Human Capital Management*.

Audit Eksternal/Akuntan Publik
Fungsi pengawasan independen terhadap aspek keuangan Perusahaan dilakukan dengan melaksanakan pemeriksaan Audit Eksternal yang dilakukan oleh Kantor Akuntan Publik.

Berdasarkan RUPS Tahunan tanggal 27 Juni 2008, Pemegang Saham Perusahaan telah menetapkan penunjukkan Kantor Akuntan Publik AAJ & Mawar sebagai Auditor Independen Perusahaan yang akan melakukan audit atas Laporan Keuangan Konsolidasi, Evaluasi Kinerja, Laporan Keuangan PKBL, *Excess Cash Report* dan Kepatuhan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Intern Garuda Indonesia untuk tahun buku 2008, dengan total biaya sebesar Rp 1,15 miliar.

Manajemen Risiko
Perusahaan perlu memastikan bahwa dalam setiap aktivitas yang dilakukannya tidak hanya berorientasi

- In implementing the monitoring and control function the following principles must be strictly adhered to:
  - Interdependent principle, the Internal Audit's sole focus must be safeguarding of Company interests in accordance with the corporate vision, mission, objectives and strategy.
  - The principle of objectivity, the Internal Audit must have no connection or relation with the activity being audited and is free from any potential conflicts of interest and the person assigned or conducting the audit is not a subordinate from a party whose activity is being audited.
  - The confidentiality and discretion principle
  - The monitoring and control function must be carried out by persons who have a combination of suitable knowledge, skills and experience to carry out an audit, and must always follow the Company ethical standards, general policy on risk management and all other applicable stipulations.

A decision on the violation of the principles that are contained in the code of ethics from The Institute of Internal Auditor (IIA) is stipulated by the Board of Commissioners and the Board of Directors, and implementation is carried out through or is coordinated by the Human Capital Management function.

External Audit/Public Accountant
The independent monitoring on the financial aspect of the Company is realized through the External Audit by a Public Accountant Firm.

Based on the Annual GMS of 27 June 2008, Shareholders of the Company have appointed the Public Accountant Firm Office AAJ & Mawar as Independent Auditor of the Company who will carry out an audit on a Consolidated Financial Statements, Work Evaluation, Financial Report of PKBL, Excess Cash Report and Compliance to the Law and Internal Control of Garuda Indonesia for the 2008 fiscal year, with a total cost of Rp 1.15 billion.

Risk Management
The Company needs to ensure that each undertaken activity is not solely profit oriented, but also helps to

Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

untuk mendapatkan keuntungan, tetapi juga harus mampu menjaga kesinambungan operasi, citra dan reputasi positif dimata *stakeholders* terkait.

Kesinambungan ini penting untuk melindungi kepentingan para karyawan, pengguna jasa, para pemegang saham, lingkungan, masyarakat sekitar, serta *stakeholders* terkait lainnya. Oleh karena itu, manajemen risiko yang efektif merupakan hal penting yang harus mendapatkan perhatian dari seluruh jajaran Komisaris, Direksi dan setiap karyawan Perusahaan. Setiap tingkat Karyawan Pimpinan mempunyai tanggung jawab untuk mengelola risiko dari keseluruhan alur proses mulai dari pra-proses, proses dan pasca-proses.

Sebagai Perusahaan yang bergerak di bidang industri penerbangan domestik dan internasional, Garuda Indonesia dihadapkan kepada beragam risiko, yang dapat dikelompokkan menjadi:

- Risiko strategis (reputasi), merupakan risiko yang timbul sehubungan dengan diambilnya atau tidak diambilnya suatu keputusan yang mempengaruhi pencapaian strategi Perusahaan.
- Risiko operasional, merupakan risiko baik langsung maupun tidak langsung yang timbul akibat kegagalan atau tidak memadainya proses pengendalian, baik yang disebabkan oleh sumber daya manusia, sistem maupun akibat kejadian-kejadian di luar Perusahaan.
- Risiko keuangan, merupakan risiko kerugian yang timbul secara langsung maupun tidak langsung dalam bidang keuangan yang disebabkan oleh fluktuasi nilai tukar mata uang, harga komoditi bahan bakar, perubahan nilai suku bunga, ketidakmampuan dari pihak-pihak yang berhutang.
- Risiko 'hazard' (keadaan bahaya), merupakan akibat dari tindakan teroris, kondisi politik, keadaan cuaca, gangguan bisnis, *general liability*, *liability* pihak ketiga.

Dalam mengelola risiko-risiko yang dihadapi Garuda Indonesia, manajemen risiko menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari proses perencanaan, pelaporan serta penilaian kontrol dimana Perusahaan senantiasa mencari dan melibatkan keahlian dan pengetahuan para anggota tim dari seluruh fungsi Perusahaan.

Tujuan dari Manajemen Risiko adalah untuk menciptakan pendekatan menyeluruh dan terintegrasi untuk mengantisipasi,

maintain the continuity of its operations, corporate image and positive reputation as required by the shareholders.

This sustainability is essential to protect the interest of employees, service users, shareholders, the environment, the community and other related stakeholders. Therefore an effective risk management program is important and must be promoted by the Board of Commissioners, the Board of Directors and each member of the Company. Each individual has a responsibility to manage risks throughout the whole process starting from pre-process, process and post process.

As a Company that is engaged in the domestic and international aviation industry, Garuda Indonesia is faced with various risks that can be classified into the following categories:

- Strategic risk (reputation), risks arising from making or not making a decision that may impact the Company's strategy implementation
- Operational risk, direct or indirect risks arising from the failure or insufficient control of operational systems, either due to human error, a system failure or events beyond the control of the Company.
- Financial risk, a loss risk arising directly or indirectly from the fluctuation of foreign exchange rates, fuel prices, interest rates or incapability of debtors to make repayments.
- Hazard risk, due to terrorism, political conditions, weather conditions, business disruptions, general liability and third party liability.

In managing risks faced by Garuda Indonesia, risk management is made as an integrated part of planning processes, reporting and control valuation. Therefore the Company will continuously seek and incorporate expertise and knowledge from team members from all Company's functions.

The objective of Risk Management is to create a comprehensive and integrated approach to anticipate, identify, measure, prioritize and manage

mengindentifikasi, mengukur, memprioritaskan, dan mengelola portofolio risiko-risiko bisnis yang dapat mempengaruhi pencapaian tujuan Perusahaan. Tim ini kemudian secara formal akan ditetapkan menjadi suatu Grup dalam struktur tata kelola dan memiliki tanggung jawab kepada Direksi.

Rencananya tim ini juga akan melaporkan aktivitas-aktivitasnya ke Komite Manajemen Risiko yang rencananya akan dibentuk di tahun 2008/2009.

Upaya-upaya untuk mengelola risiko yang dihadapi Perusahaan telah tertuang dalam Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) bab 10 mengenai Kebijakan Pengelolaan Risiko.

Pada tahun 2008, Perseroan membentuk proyek *Enterprise Risk Management* agar tercipta sistem manajemen risiko yang lebih efektif di lingkungan Perusahaan.

Adapun tugas Proyek ERM adalah untuk membantu Direksi, antara lain untuk:

- melakukan sosialisasi untuk meningkatkan awareness mengenai ERM;
- melakukan identifikasi, pemetaan dan kajian atas risiko untuk memperoleh profil risiko Perusahaan;
- menyusun kerangka kerja Implementasi ERM yang selaras dengan visi dan misi Perusahaan; dan
- mengkoordinir pembuatan ERM *Information Systems*.

Dalam kerangka kerja Manajemen Risiko, Komite Audit dan Internal Audit berfungsi sebagai pihak yang independen dan obyektif yang membantu mengevaluasi kepatuhan dan meningkatkan efektivitas manajemen risiko, pengendalian internal dan tata kelola melalui pendekatan sistematik dan metodologi yang berdasarkan risiko (*risk based*).

Kebijakan Pengungkapan Dan Keterbukaan

Budaya Garuda Indonesia menekankan pentingnya kejujuran dan penghargaan bagi pihak lain. Kemampuan kami untuk menjalankan usaha secara efisien di pasar Indonesia dan internasional membutuhkan komunikasi yang konsisten dan profesional.

business risks portfolio that can have impact on the attainment of Company objectives. This team will formally be united into one group in the management structure and will be responsible to the Board of Directors.

This team will report its activities to the Risk Management Committee, planned to be formed in 2008/2009.

Efforts to manage a risk that is faced by the Company are stated in the Corporate Policy Manual (CPM), Chapter 10 on Risk Management Policy.

In 2008 the Company set up an Enterprise Risk Management (ERM) project so that an effective corporate risk management system could be created and adopted.

The ERM project primary task is to assist the Board of Directors to, among others:

- conduct ERM socialization to improve awareness
- conduct risks identification and mapping and review risks to produce the Company risk profile
- produce a framework for the implementation of the ERM, in line with the vision and mission of the Company, and
- coordinate the creation of ERM Information Systems

In the framework of the Risk Management, the Audit Committee and the Internal Audit function will act as an independent and objective party that will assist in evaluating compliance and improve the effectiveness of risk management, internal control and corporate governance through a systematic approach and using a risk based methodology.

Disclosure and Transparency Policy

The culture of Garuda Indonesia emphasizes the importance of fairness and respect for other parties. Our capability to run an efficient business in the Indonesian and international market needs consistent and professional communication.

Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

Oleh sebab itu, dalam melakukan komunikasi kepada Pemegang Saham dan *stakeholders* terkait, Perusahaan bertekad untuk menjalankan kebijakan pengungkapan informasi yang fair (*fair disclosure of information*) dengan memperhatikan prinsip *equitable treatmen*t dan transparansi. Kegiatan komunikasi kepada pihak-pihak eksternal dilakukan di bawah koordinasi *Corporate Secretary*.

Akses Informasi

Akses informasi dan data Perusahaan kepada publik dilaksanakan melalui berbagai media komunikasi, antara lain sebagai berikut : Website Perusahaan yaitu http://www.garuda-indonesia.com; Laporan Tahunan; *Press Conference; Press Release*; pertemuan yang dilaksanakan secara periodik antara Manajemen Garuda Indonesia dengan Editors Club; Kunjungan Manajemen Garuda Indonesia ke *segmented* media dalam rangka *update* informasi tentang Perusahaan; Garuda Inflight Magazine; *Exhibition* yang bersifat *Product/service Knowledge* maupun *Corporate Information*; Kunjungan Media dan Lembaga-lembaga terkait atau komunitas yang memiliki *interest* terhadap Garuda Indonesia; Dengar Pendapat dengan DPR-RI, dan Penyelenggaraan Seminar dengan nara sumber Manajemen.

Sekretaris Perusahaan

Sekretaris Perusahaan memiliki peranan penting untuk memastikan aspek keterbukaan dari perusahaan. Untuk ini, Unit Corporate Secretary bertanggung jawab dalam mengkoordinasikan pengelolaan media komunikasi, baik media elektronik maupun cetak, sehingga integritas dan kredibilitas atas informasi Perusahaan kepada masyarakat dapat dijaga.

Dalam struktur organisasi Perusahaan, Sekretaris Perusahaan bertanggung jawab secara langsung kepada Direktur Utama dan bertanggung jawab dalam menangani hubungan dengan publik dan pihak-pihak internal serta menangani data-data perusahaan. Sejak tahun 2007, Perusahaan menunjuk Pujobroto sebagai *Corporate Secretary*.

Therefore, in communicating with related shareholders and stakeholders, the Company is determined to implement fair disclosure of information in an equitable and transparent manner. Any communication activity with external parties is conducted and coordinated by the Corporate Secretary.

Access of Information

Access of Information and data of the Company to the public are provided via various communication media, including the Company website http://www.garuda-indonesia.com, Annual Reports, Press Conferences, Press Releases, meetings that are implemented periodically between Garuda Indonesia management and the Editors Club; visits by Garuda Indonesia management to segments of the media to update information on the Company, the Garuda In-flight Magazine, exhibitions of products and services and/or corporate information; visits by media and other related institutions or communities that have expressed interest in Garuda Indonesia; opinion hearings conducted by the Legislative Assembly of the Republic of Indonesia and organizing seminars with speakers from Garuda's management.

Corporate Secretary

The Corporate Secretary Unit has the important role of ensuring transparency in dealings with the public and external parties. For this purpose, the Corporate Secretary Unit is responsible for coordinating the handling of the communication media, either electronic or in print medium, to ensure integrity of the data and maintain corporate credibility in relation to the information being released to the public.

In the Company's organizational structure, the Corporate Secretary Unit is directly responsible to the President Director and is tasked with handling public and internal relations as well as handling the corporate data. Pujobroto has been appointed as the Company's Corporate Secretary since 2007. His profile is in the Company Data chapter in this Annual Report.

Di tahun 2007, sejalan dengan program restrukturisasi organisasi, manajemen Garuda Indonesia telah menggabungkan unit Corporate Communication kedalam Unit Corporate Secretary.

In 2007, in line with an organizational restructuring program, the management of Garuda Indonesia merged the Corporate Communication Unit with the Corporate Secretary Unit.

Berita Pers 2008 Press Release 2008

No.	Tanggal Date	Event
1	19-Feb-08	Garuda Indonesia pesan 10 pesawat canggih Boeing 777-300ER Garuda Indonesia Orders 10 Advanced Boeing 777-300ERs
2	29-Mei-08	Garuda Indonesia Achieves "IOSA Registration" Garuda Indonesia Attains 'IOSA Registration'
3	10-Jun-08	Garuda Indonesia tambah lebih dari 69 ribu kursi hadapi liburan sekolah Juni 2008 Garuda Indonesia adds more than 69 thousand seats for June 2008 school holidays
4	18-Jun-08	Garuda Indonesia - Turkish Airlines tandatangani MoU Garuda Indonesia-Turkish Airlines Ink MoU
5	20-Jun-08	Garuda Indonesia - Singapore Airlines tandatangani MoU Garuda Indonesia - Singapore Airlines Ink MoU
6	17-Jul-08	GSM miliki fasilitas : Diabetes Center Point GMS has facility : Diabetic Center Point
7	24-Jul-08	Garuda Indonesia - Korean Air tingkatkan kerjasama Pemasaran Garuda Indonesia - Korean Air Enhance Marketing Collaboration
8	29-Jul-08	Garuda persembahkan "Garuda Indonesia Tennis Series 2008" Garuda presents "Garda Indonesia Tennis Series 2008"
9	08-Agu-08	Citilink resmikan kantor pusat di Surabaya Garuda inaugurates head office in Surabaya
10	21-Agu-08	Miss Universe 2008 resmikan peluncuran GIH Miss Universe 2008 officiates GIH Launching
11	22-Agu-08	Garuda tambah lebih dari 44 ribu kursi hadapi Lebaran 2008 Garuda adds more than 44 thousands seat for Lebaran Festive 2008
12	01-Sep-08	Citilnk terbang kembali layani 16 rute di 7 kota tujuan domestik Citilink reopens 16 routes in 7 domestic designation cities
13	05-Sep-08	Garuda akan terbangkan 107 ribu jemaah mulai 5 November 2008 Garuda to fly 107 Hajj pilgrims starting 5 November 2008
14	11-Sep-08	Solusi korporat XL bagi Garuda Indonesia dukung peningkatan kualitas layanan pelanggan XL corporate solution for Garuda Indonesia supports customer service quality
15	12-Sep-08	Garuda turunkan Fuel Surcharge sebesar 10% Garuda lowers Fuel Surcharge by 10%
16	06-Okt-08	Garuda Indonesia conducts Golf Tournament Visit Indonesia Year (VIY) 2008 The second series Garuda Indonesia conducts Golf Tournament Visit Indonesia Year (VIY) 2008 The second series
17	16-Okt-08	Garuda gelar turnamen golf VIY 2008 seri kedua (satu upaya Garuda dalam menggarap wisman Cina) Garuda holds Golf Tournament VIY 2008 second series (an effort in attract foreign tourists from China)
18	05-Nov-08	Garuda Indonesia tandatangani MoU dengan HIPMI dan LVRI Garuda Indonesia signs MoU with HIPMI and LVRI
19	11-Nov-08	Garuda Indonesia luncurkan "Garuda Indonesia Online Booking" Garuda Indonesia launches "Garuda Indonesia Online Booking"
20	11-Nov-08	Garuda Indonesia resmikan layan counter khusus bagi TKI Garuda Indonesia officiates special counter for Indonesian workers
21	20-Nov-08	Garuda Indonesia dan Asosiasi maskapai penerbangan Asia pasifik (AAPA) selenggarakan seminar safety penerbangan Garuda Indonesia and AAPA hold flight safety seminar
22	01-Des-08	Garuda Indonesia tanam 10 ribu pohon secara serentak di Enam Daerah Garuda simultaneously plants 10 thousand trees in Six Regions
23	01-Des-08	Garuda Indonesia akan terbangi WNI dari Bangkok melalui Bandara Militer Uta Pao Garda to fly Indonesians from Bangkok through Uta Pao Military Airport
24	03-Des-08	Garuda Indonesia selesaikan pemberangkatan haji (Phase I) dengan menerbangkan 107.620 jemaah Garuda Indonesia completes Hajj departure (Phase I), Flying 107,620
25	16-Des-08	Garuda Indonesia membuka kembali penerbangan Singapura - Jogyakarta untuk mendukung Pariwisata Garuda Indonesia has re-opened the Singapore - Jogjakarta flight to support tourism
26	23-Des-08	Hingga hari ke-10 Garuda Indonesia telah angkut 38.156 jemaah Garuda Indonesia has carried 38,156 Hajj pilgrims up to 10 days
27	31-Des-08	Sebagai pengembangan bisnis yang dilaksanakan, Garuda Indonesia akan membuka 18 jaringan rute baru di Tahun 2009 Part of planned business development, Garuda will open 18 net route network in 2009

Perkara Penting yang Dihadapi Perusahaan

Dari waktu ke waktu, Perusahaan terlibat dalam berbagai tindakan hukum/tuntutan dari pihak ketiga terkait dengan kegiatan operasional dan bisnis Perusahaan.

Selama 2008, perkara-perkara penting yang dihadapi Perusahaan adalah, antara lain, sebagai berikut:

Significant Cases Faced by The Company

From time to time, the Company is involved in various legal actions or lawsuits from the third parties, in connection with the Company operations and/or business.

In 2008, significant cases faced by the Company were, among others, as follows:

No.	Nomor Perkara Case No.	Jenis & Jumlah Gugatan Type & Amount	Materi Perkara Subject	Posisi Position	Status Perkara Case Status
1	No.02/Pdt.G/ 2006/PN.JKT. PST	US$ 2.811.111	Pemutusan Perjanjian Cancellation of Agreement	Tergugat Defendant	Kasasi Appeal
2	No. 277/Pdt.G/2006/ PN.JKT.PST	a. Imateriil / un-material Rp 40.000.000 b. Materiil / material Rp 624.209.900	Meninggalnya penumpang Passengers' Death	Tergugat Defendant	Kasasi Appeal
3	No. 397/PDT.G/2006/ PN.JKT.PST	a. Dana talangan berikut bunga Rp 500.000.000 Cost to install & uninstall Rp 1.000.000.000 b. Biaya bongkar pasang Rp 1.000.000.000 Guarantee money (incl. interests) Rp 500.000.000 c. Keuntungan yang diharapkan US$ 1.380.000 Expected profit US$ 1.380.000.000	Pemutusan Perjanjian Cancellation of Agreement	Tergugat Defendant	Kasasi Appeal
4	No.54/PATEN/2006/ PN. NIAGA	Pembatalan Paten Cancellation of Patent	Pengunaan Sistem Online Payment The Use of Online Payment System	Penggugat Plaintiff	Kasus Ditutup Case Closed

Dari perkara-perkara yang dihadapi oleh Garuda Indonesia tersebut di atas, tidak ada perkara yang apabila diputus dengan mengalahkan Garuda Indonesia akan berdampak negatif bagi kegiatan usaha dan kondisi keuangan Perusahaan.

No legal proceedings are currently faced, by the Company which, if ruled against the Company, may render a material effect of the financial condition and business continuity of the Company.

Prinsip-Prinsip Umum Etika Bisnis (*Code of Conduct*)

Dalam melakukan kegiatan usaha Perusahaan, seluruh karyawan memegang prinsip-prinsip sebagai berikut:

- Persamaan dan hormat pada sesama manusia: baik Perusahaan dan karyawan akan memperlakukan sesama sesuai dengan harkat dan martabat sebagai manusia dan sesuai dengan norma-norma yang berlaku pada industri penerbangan dan profesi perusahaan penerbangan.
- Kompetisi yang adil: baik Perusahaan dan karyawan akan menjunjung tinggi kompetisi yang dilandasi oleh kemampuan berprestasi dan bukan berdasarkan kompetisi yang tidak adil.
- Benturan kepentingan: Perusahaan tidak memperkenankan terjadinya pembuatan keputusan apapun, terutama keputusan-keputusan yang dapat mempengaruhi pencapaian KPIs (*Key Performance Indicators*) Perusahaan secara langsung, yang dipengaruhi kepentingan pribadi anggota Dewan Komisaris dan Direksi, Karyawan Pimpinan dan Karyawan, baik dalam hubungan kerja antar karyawan maupun dalam kaitan dengan pihak di luar Perusahaan.
- Keterlibatan kriminal dan tindakan asusila: Perusahaan tidak akan memberi toleransi kepada segala tindakan yang berhubungan dengan perbuatan kriminal.

General Principles of Business Ethics (Code of Conduct)

In conducting business activities of the Company, all employees maintain the following principles:

- Equality and respect to all human beings: both the Company and its employees will treat all individuals in accordance with basic human dignity and in accordance with applicable norms in airline industry and professions.
- Fair competition: both the Company and its employees will strive for a fair competition based upon the capability to perform, not upon unhealthy competition.
- Conflict of interest: the company does not allow any decision making, especially decisions that can directly affect the attainment of Company Key Performance Indicators, to be influenced by the personal interests of members of the Board of Commissioners, Board of Directors, key employees and employees, either work related among employees or in connection with external parties outside the Company.
- Criminal involvement and indecent action: the Company will not tolerate any action that is deemed a criminal act.

Dalam pelaksanaannya, prinsip-prinsip semakin diperkuat dengan budaya Perusahaan baru yang dicanangkan pada tahun 2007. Transformasi budaya tersebut menanamkan lima tata nilai baru. Tata nilai tersebut mencakup eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness dan Integrity atau dikenal dengan slogan FLY-HI. Melalui FLY-HI, bermaksud mengarahkan budaya dari yang bersifat '*supportive*' dan '*rules oriented*' menjadi '*goal oriented*' dan '*innovative*'.

The principles of business ethics were further strengthened with the implementation of a new corporate culture in 2007. The cultural transformation instilled five (5) core values. The values consist of Efficiency & effectiveness, Loyalty, Customer centricity, Honesty & openness and Integrity. Through the FLY-HI concept, the Company intends refocus the culture from supportive and rule oriented to goal oriented and innovative.

Sosialisasi GGG Awareness

Dalam rangka untuk lebih meningkatkan "*Awareness*" atau kesadaran terhadap Tata Kelola dan penerapannya di dalam Perusahaan, maka secara berkala dilakukan sosialisasi hal-hal yang terkait dengan Tata Kelola dalam bentuk artikel yang disebarluaskan keseluruh alamat *email* Perusahaan dan juga dipublikasikan dalam media elektronik internal Perusahaan secara *online*.

Socialization of GCG Awareness

In an attempt to improve awareness of Corporate Governance and its implementation in the Company, socialization on matters concerning Corporate Governance is regularly conducted. This will be in the form of articles that will be issued to all Company contact email addresses and will also be published on the Company internal electronic media.

Kepatuhan

Kepatuhan terhadap ketentuan terhadap seluruh ketentuan internal dan eksternal serta Perundangan-undangan yang berlaku menjadi perhatian penting bagi kami di era transformasi ini. Untuk itu, Perusahaan senantiasa memastikan telah mengetahui, mengikuti dan mematuhi segenap ketentuan baik yang telah berjalan atau baru dikeluarkan oleh pihak berwenang.

Compliance

Compliance with all internal and external conditions and the applicable laws is an important consideration for the Company in this era of transformation. Therefore the Company ensures that it is fully aware of and complies with all pertaining laws and regulations, including revisions and/or newly legislated/enacted.

Salah satu usaha nyata dalam memastikan kepatuhan oleh Persero adalah dengan dilakukannya audit atas Kepatuhan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian

One of the efforts in ensuring Company compliance was to carry out an audit on the Compliance with the Laws and Internal Audit of Garuda Indonesia for the 2008 fiscal year by a Public Accountant

Tata Kelola Perusahaan • Corporate Governance

Intern Garuda Indonesia untuk tahun buku 2008 oleh Kantor Akuntan Publik AAJ & Mawar, yang juga merupakan Auditor Independen Perusahaan.

Firm, AAJ & Mawar, which is also the Company Independent Auditor.

Hasil *Assessment* GCG

Langkah awal bagi Garuda untuk memetakan dan memastikan tingkat kesesuaian penerapan GCG dengan *best practice* dalam rangka mengidentifikasi bidang-bidang yang memerlukan perbaikan (*areas of improvement*) pada tahun 2008 adalah dengan melaksanakan *assessment* GCG yang dilakukan oleh Tim dari BPKP.

GCG Assessment Result

The initial step taken by Garuda Indonesia was to have a team from BPKP identify areas of proposed improvement for 2008. This was meant to assess whether the recommended adjustments for the implementation of the GCG were "best practice".

Secara keseluruhan, Garuda Indonesia memperoleh nilai 80,44 dan nilai tersebut masuk dalam kategori baik. Aspek-aspek yang diukur dalam proses assessment adalah: (1) Pemegang Saham, (2) Komisaris, (3) Direksi, (4) SPI, (5) Sekretaris Perusahaan dan (6) Komitmen.

Overall Garuda Indonesia obtained a score of 80.44 a score which falls in the "good" category. Aspects that were measured in the assessment process were: 1) Shareholders, 2) Commissioners, 3) Board of Directors, 4) Internal Audit Unit (SPI), 5) Corporate Secretary and 6) Commitment.

Tabel berikut memuat rincian nilai dan bobot dari setiap aspek yang diukur:

The following table contain the details of the scores and weightings for each aspect that was measured:

Tabel Hasil GCG Assessment PT Garuda Indonesia (Persero) 2008
Results of GCG Assessment on PT Garuda Indonesia (Persero) 2008

No.	Aspek Pengujian /Indikator GCG Assessment Aspect/GCG Indicator	Bobot Indikator Indicator Weight	Capaian Score Attained Score	%
1	Hak dan Tanggung jawab Pemegang Saham Shareholders' Rights and Obligations	9	6,92	71,70
2	Kebijakan GCG GCG Policies	8	7,34	91,78
3	Penerapan GCG GCG Implementation			
	a. Dewan Komisaris Board of Commissioners (BoC)	27	20,25	75,00
	b. Komite dibawah Dewan Komisaris Committees under BoC	6	5,18	86,33
	c. Direksi Board of Directors (BoD)	27	23,12	85,63
	d. SPI Internal Control Unit (SPI)	3	2,22	73,98
	e. Sekretaris Perusahaan Corporate Secretary	3	3,00	100,00
4	Pengungkapan Informasi Information Disclosure	7	6,59	94,08
5	Komitmen Commitment	10	5,83	58,29
	Total	**100**	**80,44**	**80,44**

Hasil *assessment* tersebut diharapkan dapat memberikan masukan yang penting dalam pengambilan keputusan dalam rangka perbaikan penerapan GCG di masa yang akan datang, sehingga penerapan GCG dapat berjalan optimal.

The result of the assessment is expected to provide an important input and assist in the decision making process on how to improve and optimize the future implementation of GCG.

Adapun sebagai tindak lanjut dari hasil *assessment* tersebut telah dibuat pemetaan terkait dengan rekomendasi-rekomendasi dari BPKP yang perlu mendapat perhatian dari pihak-pihak yang terkait sebagai berikut:

As a follow up to the assessment, the Company has devised a mapping related with recommendations from BPKP that require attention by the associated parties as follows:

No.	Rekomendasi Recommendation	Pihak-pihak yang Terkait Related Parties			
		PS/RUPS Shareholders /GMS	Dewan Komisaris BoC	Direksi BoD	Organ Pendukung Supporting Elements
1	Menetapkan dan melaksanakan secara konsisten dan transparan suatu mekanisme baku dalam pemilihan Komisaris, yaitu melalui penilaian kepatutan dan kelayakan (*fit and proper test*) Establish and exercise in consistent and transparent ways a standardized mechanism in BoC election, which is through fit and proper test	√			
2	Menetapkan ketentuan mengenai jumlah jabatan rangkap Komisaris yang boleh dipegang oleh seorang Komisaris Set rules on the number of Commissioner posts can be held by a Commissioner	√			
3	Menetapkan dan menerapkan mekanisme penilaian capaian kinerja masing-masing anggota Dewan Komisaris dan Direksi (individu) Establish and stipulate the assessment mechanism on individual performance of BoC and BoD members	√			
4	Menyusun dan menetapkan sistem insentif berbais kinerja bagi Dewan Komisaris dan Direksi Devise and stipulate the performance-based system for BoC and BoD	√			
5	Menandatangani Kontrak Manajemen sebagai dasar ukuran kinerja Perusahaan secara tepat waktu Sign Management Contract as the measurement basis for Company's performance in timely manner	√			
6	Melakukan kajian tentang kelayakan visi dan misi Perusahaan secara berkala, yaitu setiap 3 (tiga) bulan dan menyampaikan hasilnya kepada Direksi Reevaluate the appropriateness of Corporate vision and mission regularly (every three months) and inform the results to the BoD		√		
7	Mendorong Direksi untuk melakukan pemetaan dan pengelolaan risiko secara komprehensif yang memuat seluruh aspek kegiatan Perusahaan Encourage the BoD to carry out comprehensive risk mapping and management that comprise the entire Company's operational aspects		√		
8	Menetapkan kriteria masalah penting yang memerlukan perhatian Dewan Komisaris di luar yang telah diatur dalam Anggaran Dasar dan mengkomunikasikannya kepada Direksi Determine the criteria of critical matters need BoC's attention aside from those ruled in the Articles of Association and communicate them to the BoD		√		
9	Meningkatkan citra Perusahaan melalui seminar, *talkshow*, ataupun tulisan/artikel di media cetak Enhance Corporate image through seminar, talk show or writings/ articles in printed media		√		
11	Menyusun dan melaksanakan pedoman program pengenalan dan program pengembangan bagi Dewan Komisaris Devise and carry out the the guidelines on socialization and development program to BoC		√		
12	Melakukan pembagian tugas serta mengkomunikasikan rencana kerja Dewan Komisaris kepada Pemegang Saham Exercise division of work and communicate BoC's working plan to shareholders		√		
13	Memberikan informasi yang relevan dan *reliable* kepada Pemegang Saham dan *stakeholders* Provide relevant and reliable information to Shareholders and stakeholders		√		
14	Menetapkan kriteria informasi yang dapat disampaikan oleh Dewan Komisaris kepada *stakeholders* Decide on criteria for information that BoC can inform stakeholders		√		
15	Melakukan *self assessment* atas pencapaian kinerja Dewan Komisaris secara berkala Carry out regular self assessment on BoC's performance		√		
18	Mendokumentasikan pertemuan dalam risalah rapat yang memuat dinamika rapat yang terjadi Document all meetings into minutes of meeting that record the meeting dynamics (Audit Committee)				√ (Komite Audit) (Audit Committee)
19	Melaporkan rencana suksesi untuk pejabat kunci setingkat *Vice President* kepada Dewan Komisaris Report succession plan to key officials at VP level to BoC			√	
20	Menetapkan dan menerapkan kebijakan pengelolaan risiko secara menyeluruh dan terpadu dengan melakukan pengkinian pada Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) Bab 10 Set and implement comprehensive and integrating risk management policies by updating the Chapter 10 of Corporate Policy Guideline			√	
21	Menyusun pedoman program pengenalan dan program pengembangan bagi Direksi baru Set the socialization and development programs for new BoD members			√	
22	Membuat pernyataan secara tertulis terkait hal-hal yang berpotensi menimbulkan benturan kepentingan terhadap dirinya kepada Dewan Komisaris Produce written statement on the matters with potential conflict of interests of individual BoD members to the BoC			√	
23	Menyempurnakan kebijakan pengendalian intern Perusahaan sesuai dengan Keputusan Menteri Negara BUMN Nomor Kep-117/M-MBU/2002 tanggal 31 Juli 2002 Enhance Corporate internal control policy based on the stipulation by State owned Enterprises Minister No.Kep-117/M-MBU/2002 dated 31 July 2002			√	
24	Meyempurnakan muatan laporan tahunan dengan menyajikan uraian pengungkapan hasil *assessment* oleh pihak independen dan pengungkapan kepemilikan saham oleh anggota Dewan Komisaris dan Direksi beserta keluarganya pada perusahaan lain Enhance the content of annual report by presenting the detailed disclosure on assessment result by independent party and share ownership by BoC and BoD members and their family in other companies		√	√	

No.	Rekomendasi Recommendation	Pihak-pihak yang Terkait Related Parties			
		PS/RUPS Shareholders /GMS	Dewan Komisaris BoC	Direksi BoD	Organ Pendukung Supporting Elements
25	Menandatangani Kontrak Manajemen bersama Komisaris dan Pemegang Saham secara tepat waktu sebagai dasar ukuran kinerja Perusahaan dan selanjutnya mempublikasikannya Sign Management Contract with BoC and Shareholders in timely manner as measurement basis of Company's performance and publicize it	√	√	√	
26	Menandatangani SCI bersama dengan Komisaris dan Pemegang Saham dan mempublikasikannya Sign SCI together with BoC and Shareholders for publication	√	√	√	
27	Mematuhi peraturan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah Adhere by stipulation of the Central and Regional Government			√	
28	SPI agar melaksanakan *assessment* mengenai efektivitas sistem pengendalian intern secara korporat Internal Control Unit (SPI) to carry out assessment on effectiveness of the corporate internal control system				√ (SPI)
29	SPI agar dapat menjalankan perannya sebagai mitra strategis, dengan memberikan masukan mengenai perbaikan prosedur dan pengendalian proses-proses bisnis Perusahaan SPI to carry out tasks as a strategic partner by providing inputs on the Company's business procedures and control on processes				√ (SPI)

Rencana Peningkatan GCG Di Tahun 2009

Sebagai Perusahaan yang dinamis, Garuda Indonesia menyadari bahwa tuntutan akan sistem, struktur dan implementasi Tata Kelola Perusahaan akan selalu meningkat dari tahun ke tahun. Untuk itu, Perusahaan berencana melakukan peningkatan berikut ini:

1. Melanjutkan pembentukan Komite di tingkat Dewan Komisaris, yaitu Komite Nominasi & Remunerasi.
2. Melanjutkan proses pembentukan Komite di tingkat Direksi, yaitu Komite Etika.
3. Memperkuat kebijakan dan praktik-praktik tata kelola perusahaan.
4. Melanjutkan penyebarluasan sosialisasi kebijakan dan praktik-praktik GCG kepada seluruh karyawan.
5. Melanjutkan program pelatihan/seminar bagi Dewan Komisaris dan Direksi untuk meningkatkan pemahaman dan wawasan terkait *Corporate Governance*.
6. Melanjutkan program internalisasi *Corporate Values* FLY-HI melalui aspek *leadership*, sistem dan karyawan.
7. Melanjutkan pengintegrasian manual-manual Perusahaan untuk meningkatkan "controllability" manual.
8. Melanjutkan rancangan dan implementasi "Enterprise Risk Management (ERM)".
9. Membuat Ketentuan Sistem Pelaporan Pelanggaran (SPP).
10. Membuat Ketentuan Pemberian Hadiah & *Entertainment* (PHE).
11. Mengikuti GCG Award.

2009 GCG Improvement Plan

As a dynamic company, Garuda Indonesia realizes that due to increased demands on its systems and structure company management needs to keep improving year on year. With this in mind the Company plans to make the following improvements:

1. Continue the setting up of a new committee at the level of the Board of Commissioners, which is the Nomination & Remuneration Committee.
2. Continue the setting up of new committee at the level of the Board of Directors, which is the Ethics Committee.
3. Strengthen the corporate governance policies and practices.
4. Continue to socialize GCG to employees by dissemination of GCG policies and practices.
5. Continue the training programs/seminars for the Board of Commissioners and the Board of Directors to improve their comprehension and understanding of good corporate governance.
6. Continue the Corporate Values FHY-HI internalization program through leadership, systems and employees.
7. Continue the integration of Company manuals to improve the controllability manual.
8. Continue to plan and implement the Enterprise Risk Management system (ERM).
9. Establish Rules on the Violation Reporting System (SPP).
10. Establish Rules on Gifts & Entertainment (PHE).
11. Participate in the GCG Award.

Laporan Komite Audit • Audit Committee Report

Berikut laporan pelaksanaan kegiatan Komite Audit sepanjang tahun 2008.

Secara umum dapat kami sampaikan bahwa pelaksanaan kegiatan Komite Audit sepanjang tahun 2008 dilakukan sesuai dengan fungsi Komite Audit untuk membantu Dewan Komisaris dalam fungsi pengawasan terkait dengan pelaporan keuangan, proses audit internal maupun eksternal, dan pengendalian intern perusahaan.

A. Dasar Penugasan

Surat Keputusan Dewan komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) No.JKTDU/SKEP/5054/07 tanggal 25 Oktober 2007 tentang Pengangkatan Ketua & Anggota Komite Audit dan Penyempunaan Piagam Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero).

B. Periode Laporan

Periode pelaporan adalah 1 (satu) tahun, yaitu pelaporan pelaksanaan kegiatan selama Januari sampai dengan Desember 2008.

C. Frekuensi Rapat

Sesuai dengan Piagam Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero). Komite Audit mengadakan rapat rutin dengan SPI PT Garuda Indonesia minimal satu kali dalam setiap bulan. Selain itu sesuai dengan kebutuhan Komite Audit juga mengadakan atau menghadiri rapat lainnya antara lain dengan unit kerja internal Perusahaan maupun dengan Dewan Komisaris maupun Direksi PT Garuda Indonesia.

Sepanjang tahun 2008, pelaksanaan rapat yang dilakukan oleh komite Audit baik rapat SPI maupun dengan unit kerja internal PT Garuda Indonesia sebanyak 15 kali dengan tingkat kehadiran sebagai berikut:

The following are the implementation reports of the audit committee activities in 2008.

In general we can state that the implementation of the Audit Committee in 2008 was carried out in accordance with the function of the Audit Committee which is to assist the Board of Commissioners in the monitoring function related to the financial report, any internal or external audit processes and internal control of the company.

A. Basis of Assignment

The Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU/SKPE/5054/07 of 25 October 2007 on the Appointment of the Chairman & Members of the Audit Committee and the Improvement of the Audit Committee Charter of PT Garuda Indonesia (Persero).

B. Reporting Period

The reporting period is 1 (one) year, which is from January to December 2008.

C. Meeting Frequency

In accordance with the Audit Committee Charter of PT Garuda Indonesia (Persero), the Audit Committee held routine meetings with the Internal Audit Unit (SPI) of PT Garuda Indonesia at least once a month. In addition, the Audit Committee either held or attended other meetings, including meetings with Company internal work units or with the Board of Commissioners and the Board of Directors of PT Garuda Indonesia.

During 2008 the audit committee held fifteen (15) meetings, both the internal SPI meetings or meetings with an internal work unit of PT Garuda Indonesia with the following attendance list:

Nama Name	Tingkat Kehadiran Attendance	Keterangan Notes
Adi R. Adiwoso	14	Ketua Komite Audit Audit Committee Chairman
Ahmadi Hadibroto	4	Mengundurkan diri per 31 Oktober 2008 Resigned effective 31 October 2008
Sally Salamah	2	Mengundurkan diri per 31 Maret 2008 Resigned effective 31 March 2008
Farida Astuti	11	Diangkat sebagai anggota Komite Audit per 1 April 2008 Appointed as Audit Committee member effective 1 April 2008
Etty Retno Wulandari	2	Diangkat sebagai anggota Komite Audit per 1 Desember 2008 Appointed as Audit Committee member effective 1 December 2008

Laporan Komite Audit • Audit Committee Report

Selain rapat tersebut diatas, Komite Audit juga ikut dalam beberapa kali rapat dengan Dewan Komisaris.

D. Pelaksanaan Tugas Komite Audit Tahun 2008

Untuk periode 1 Januari sampai dengan 31 Desember 2008 telah dilaksanakan beberapa pekerjaan sebagai berikut:

1. *Review* Laporan Tahunan Perusahaan 2007
   Kajian dilakukan terhadap laporan-laporan sebagai berikut:
   a. Laporan Auditor Independen dan Laporan Keuangan Konsolidasi untuk Tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2007 dan 2006
   b. Laporan Auditor Independen atas Audit Kepatuhan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Intern untuk Tahun yang berakhir 31 Desember 2007
   c. Laporan Akuntan Independen atas Evaluasi kinerja yang berakhir 31 Desember 2007
   d. Program Kemitraan dan Bina Lingkungan PT Garuda Indonesia (Persero)
   e. Laporan Manajemen Tahunan 2007

2. *Review* laporan audit SPI
   Dalam periode tersebut telah dilakukan *review* terhadap 4 laporan hasil audit SPI yang terdiri dari:
   1. Pemeriksaan Garuda Indonesia Training Center (GITC)
   2. Pemeriksaan Pendapatan Sewa Gedung
   3. Pemeriksaaan BO Bangkok
   4. Pemeriksaan Pengelola BO Palembang

In addition to the above meetings the Audit Committee also attended several meetings with the Board of Commissioners.

D. Implementation of 2008 Audit Committee Tasks

From 1 January to 31 December 2008, the committee carried out the following tasks:

1. Review of the Company 2007 Annual Report
   Review was carried out on the following reports:
   a. The Independent Auditor Report and the Consolidated Financial Statements for years ending 31 December 2007 and 2006.
   b. The Independent Auditor Report on the Compliance Audit on the Law and Internal Control for the year ending 31 December 2007.
   c. The Independent Accountant Report on the work evaluation ending 31 December 2007.
   d. The Partnership and Environment Improvement Program of PT Garuda Indonesia (Persero)
   e. The Management Report of 2007

2. Review of the SPI audit report
   Within the period, the Committee reviewed the following four (4) reports of SPI audit results :
   a. Audit of the Garuda Indonesia Training Center (GITC)
   b. Audit of the Building Lease Income
   c. Audit of the Bangkok BO
   d. Audit of the management of the Palembang BO

3. *Review* dilakukan terhadap temuan – temuan dan rekomendasi-rekomendasi hasil pemeriksaaan auditor eksternal yang belum ditindaklanjuti (*Open Item*) oleh Manajemen PT Garuda Indonesia (Persero) untuk posisi per akhir Mei 2008.

4. *Review* Laporan Manajemen Triwulan PT Garuda Indonesia (Persero)

   Komite Audit melakukan *review* berdasarkan Laporan Manajemen Triwulan yang disampaikan oleh Direksi kepada Dewan Komisaris untuk memberikan masukan terhadap pencapaian kinerja yang telah dilakukan Perusahaan terhadap target yang telah ditetapkan dalam RKAP. Selama tahun 2008, Komite Audit telah melakukan *review* Terhadap Laporan Manajemen PT Garuda Indonesia (Persero) Periode Triwulan I, II, III dan IV Tahun 2008.

5. Penyusunan Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Audit Triwulan
   Dalam rangka memenuhi kewajiban pelaporan Komite Audit atas pelaksanaan kegiatan Komite Audit sebagaimana yang tercantum dalam Piagam Komite Audit, maka Komite Audit menyampaikan Laporan Pelaksanaan Kegiatan secara Triwulanan I, II, III dan IV kepada Dewan Komisaris.

6. *Review* atas RKAP PT Garuda Indonesia (Persero)
   Review dilakukan terhadap buku RKAP 2009 yang telah ditandatangani oleh Direksi yang disampaikan oleh Direksi kepada Dewan Komisaris.

3. A review was carried out on the findings and recommendations based on the audit by the external auditor but have yet to be followed-up (Open Item) by the management of PT Garuda Indonesia (Persero) as of end of May 2008.

4. Review of the Quarterly Management Report of PT Garuda Indonesia (Persero)

   The Audit Committee conducted a review based on the Quarterly Management Report that is submitted by the Board of Directors to the Board of Commissioners to provide input on the work planning that has been carried out based upon targets set in the Work Plan & Company Budget. In 2008 the Audit Committee conducted a review on the Quarterly Management Report of PT Garuda Indonesia (Persero) for the period of I, II, III and IV 2008.

5. Composing the Activity Implementation Report of the Quarterly Audit Committee
   As part of the Audit Committee's reporting obligations, as stated in the Audit Committee Charter, the Audit Committee submitted a Quarterly Activity Implementation Report I, II, III and IV to the Board of Commissioners.

6. Review on the Corporate Activity Plan & Budget PT Garuda Indonesia (Persero)
   A review was carried out on the 2009 Corporate Activity Plan & Budget, signed by the Board of Directors; submitted to the Board of Commissioners.

Laporan Komite Audit • Audit Committee Report

7. Evaluasi atas pengadaan Kantor Akuntan Publik untuk Tahun Buku 2008

   Komite Audit telah melakukan *review* terhadap pengadaan jasa Kantor Akuntan Publik (KAP) yang dilakukan oleh Manajemen untuk audit tahun buku 2008.

8. *Review* Lain-lain
   Review lain-lain dilakukan berdasarkan disposisi Dewan Komisaris atas suatu permasalahan atau materi untuk diberikan masukan ataupun tanggapan kepada Dewan Komisaris. *Review* yang telah dilaksanakan oleh Komite Audit sepanjang tahun 2008 adalah sebagai berikut:

   a. *Review* atas Penghapusan Barang Aktiva
      Review dilakukan terhadap permohonan penghapusan barang aktiva yang disampaikan oleh Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) kepada Dewan Komisaris sesuai surat Direktur Utama Nomor: GARUDA/JKTDZ-20295/08 kepada Dewan Komisaris.
   b. *Review* atas Penjualan Aset Tanah & Bangunan
      Review dilakukan terhadap usulan penjualan aset tanah dan bangunan tidak produktif yang disampaikan oleh Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) kepada Dewan Komisaris sesuai surat Direktur Utama Nomor GARUDA/JKTDZ-20304/08 kepada Dewan Komisaris.

7. Evaluation on the Appointment of Registered Public Accountant

   The Audit Committee also undertook a review of the selection of Registered Public Accountant which was carried out by management as part of the audit of the 2008 fiscal year.

8. Other Reviews
   Other reviews were requested and carried out as per cases or materials provided by the Board of Commissioners. These additional reviews, implemented by the Audit Committee in 2008, were as follows:

   a. Review of Asset Write-offs
      A review was carried out on asset write-offs as requested by the Board of Directors of PT Garuda Indonesia (Persero) in a letter to the Board of Commissioners which referenced a letter from the President Director No. GARUDA/JKTDZ-202995/08 addressed to the Board of Commissioners.
   b. Review of Land & Building Sales
      A review was carried out on the proposal to sell non productive land & buildings and this was proposed by the Board of Directors of PT Garuda Indonesia (Persero) to the Board of Commissioners in accordance with the letter from the President Director No. GARUDA/JKTDZ-20304/08 to the Board of Commissioners.

   c. *Review* atas Usulan Penghapusan Piutang
      Review dilakukan terhadap usulan penghapusan piutang PT Garuda Indonesia (Persero) kepada Bell Tour yang disampaikan oleh Direksi PT Garuda Indonesia (Persero) kepada Dewan Komisaris sesuai surat Direktur Utama Nomor GARUDA/JKTDZ-20410/08 kepada Dewan Komisaris.
   d. *Review* atas Laporan Pengaduan Sanggahan hasil Pengadaan UHT Fresh Milk.

9. Pelaksanaan Rencana Kerja SPI 2008
   Selama tahun 2008, Laporan Hasil pemeriksaan/ Evaluasi yang diterbitkan oleh SPI berjumlah 29 Laporan dengan 134 temuan dan 208 rekomendasi. Dari 208 rekomendasi SPI tersebut, sebanyak 172 rekomendasi (83%) telah selesai ditindaklanjuti dan 36 rekomendasi (17%) dalam proses tindak lanjut.

   c. Review of suggested Account Receivable Write-off
      A review was carried out on the suggestion to write-off the outstanding account receivable of Bell Tour due to PT Garuda Indonesia (Persero), which was submitted by the Board of Directors of PT Garuda Indonesia (Persero) to the Board of Commissioners in accordance with the letter from the President Director No. GARUDA/JKTDZ-20410/08 to the Board of Commissioners.
   d. Review of the Claim of UHT Fresh Milk Procurement.

9. Implementation of the Internal Audit Working Plan for 2008
   In 2008 there were 29 audits/evaluation reports, with 134 findings and 208 recommendations that were published by the Internal Audit. Of the 208, 172 or 83% have been followed up, completed and closed out and 36 or 17% are still being processed and followed up.

Menciptakan Keselarasan dan Memberikan Nilai-Nilai Terbaik

Creating Harmony and Providing Best Values

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan • Corporate Social Responsibility

Sebagai bagian dari strategi jangka panjang Garuda Indonesia untuk mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan, maka kepentingan para pemangku kepentingan *(stakeholder)* mulai dari pelanggan, karyawan, mitra bisnis, pemegang saham, komunitas hingga kontribusi bagi bangsa dan pelestarian lingkungan hidup merupakan pertimbangan utama dalam mengambil keputusan-keputusan sehari-hari.

As part of Garuda Indonesia's long term strategy to accomplish sustainable growth the interests of our stakeholders, consisting of our customers, employees, business partners, shareholders, community as well as our contributions to the nation and environmental preservation, serve as the main consideration in making day-to-day decisions.

Keunggulan Garuda Indonesia di dunia penerbangan berjalan seiring dengan keinginannya untuk memberikan kemajuan nyata bagi negeri ini. Sesuai dengan posisi kami sebagai warga negara korporasi, kami terdorong untuk senantiasa aktif melakukan peningkatan di bidang lingkungan, etika dan tanggung jawab sosial. Peningkatan tersebut tidak hanya diangkat melalui kegiatan-kegiatan sosial kemanusian dalam waktu-waktu tertentu. Lebih dari itu, kami mengarahkan Garuda Indonesia menjadi perusahaan yang peduli dan selalu berupaya memberikan manfaat dan nilai tambah terhadap kepada para pelanggan, masyarakat luas, bangsa Indonesia dan lingkungan hidup.

Garuda Indonesia's excellence in the airline industry goes hand-in-hand with its aspiration to create real progress for the country as well. Aside from our primary position as a corporate citizen, we are always urged to play an active role in creating improvements in the environmental sector, ethics and corporate social responsibility (CSR). These improvements are not only promoted by simply hosting ad hoc humanitarian activities but also help to support Garuda Indonesia in maintaining and improving its image as a caring company that consistently seeks to identify benefits and provide added value to its customers, public, the Indonesian nation as well as the environment.

Bagi Para Pelanggan

Dalam menjalankan bisnis komersialnya dan menjalin hubungan dengan pelanggan, Garuda Indonesia tidak semata-mata mengejar dan berupaya memperbesar keuntungan finansial. Kami berupaya dengan sepenuh hati untuk mewujudkan kemudahan, kenyamanan dan keamanan penerbangan, sehingga pengguna jasa Garuda Indonesia mendapatkan manfaat dan nilai tambah yang optimal.

For Our Customers

In running its commercial business and building relations with customers Garuda Indonesia does not solely seek ways to earn and maximize financial profits. Rather we earnestly strive to improve the efficiency, comfort and safety of our flights to allow Garuda Indonesia's customers to realize the optimal benefits and added value.

Komitmen dan usaha Garuda Indonesia dalam memberikan layanan terbaik di Indonesia terlihat dari loyalitas pelanggannya yang menopang keberlangsungan bisnisnya selama 59 tahun. Hal ini juga digenapi dengan berbagai penghargaan dari pihak eksternal untuk layanan Garuda Indonesia. Di tahun 2008 Garuda Indonesia meraih beberapa penghargaan, antara lain, Angkasa Award 2008 untuk The Best Service, The Most Favorite Airline, Airline of the Year; dan Indonesian Customer Satisfaction Award (ICSA) 2008 dari Majalah SWA dan Frontier Consulting Group.

Garuda Indonesia's commitment and efforts to providing the best services in Indonesia are reflected in its customers' loyalty which has been the backbone to its business sustainability for 59 years. Garuda Indonesia's service excellence is further acknowledged with various awards from external parties. In 2008, Garuda Indonesia obtained a number of awards, including but not limited to, the 2008 Angkasa Award for Best Service, The Most Favorite Airline, Airline of the Year; and the Indonesian Customer Satisfaction Award (ICSA) for 2008 from SWA Magazine and Frontier Consulting Group.

Melayani dan Mendengarkan Pelanggan

Pada tahun 2008 Garuda Indonesia telah mencapai satu lagi kemajuan berarti dalam hal layanan pelanggan, dimana Perusahaan telah menyelesaikan *service blueprint* dan melakukan pembaharuan dalam berbagai program serta kegiatan operasionalnya untuk kepuasan, kenyamanan, keamanan dan keselamatan pelanggan.

Selain itu, Garuda Indonesia berupaya untuk menjalin hubungan dengan para pelanggan melalui komunikasi dua arah, menyediakan berbagai sarana bagi pelanggan untuk menyampaikan keluhan maupun saran, menggali kebutuhan yang belum terpenuhi serta menginformasikan program dan produk perusahaan secara efektif.

Serving and Listening to Customers

In 2008 Garuda Indonesia reached another milestone in their customer service area by finalizing the Company services blueprint and implementing improvements via various programs and changes in operating activities aimed at enhancing customer satisfaction, comfort, safety and security.

In addition Garuda Indonesia continues to strive to maintain and improve upon customer relations via two-way communication, providing various channels for customers to submit complaints and/or suggestions, and thereby quickly identifying unfulfilled needs, and effectively publicizing Garuda Indonesia products and programs.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan • Corporate Social Responsibility

Sejauh ini, media-media komunikasi yang telah tersedia bagi pelanggan adalah Garuda Call Center 24 jam di nomor telepon 0 804 1807 807, yang juga merupakan pusat pengaduan konsumen. Disamping itu, tersedia sarana lainnya untuk komunikasi dengan pelanggan, yaitu lembar saran (*suggestion form*) di setiap pesawat, media cetak dan televisi, website Garuda, *email*, telepon, dan kunjungan langsung (visit).

Up to now the primary communication channel available to customers is the 24-hour Garuda Call Center number 0 804 1807 807, which also serves as a customer complaint centre. In addition, there are several other types of media available for communicating with customers, for instance, suggestion forms which are available on all aircraft, print and broadcast media, the Garuda internet website, email, regular telephone contact and visits to customers.

Complaint Performance 2006 – 2008

A. Total Feedback yang Diterima:

Jumlah *Customer Voice*/ Suara Pelanggan (CV) yang diterima perusahaan dari ke 7 akses setiap bulannya berkisar 350 CV. Sekitar 60% CV disampaikan melalui *Suggestion Form*, 25% disampaikan lewat *Call Center*, 5% lewat *Website* dan 10% disampaikan lewat akses lainnya.

Complaint Performance 2006 – 2008

A. Total feedback received:

Total Customer Voice (CV) received by the Company from 7 access points averaged of 350 CV per month. Around 60% of the total was via Suggestion Forms, 25% from the Call Center, 5% via the Company website and the remaining 10% was received through alternate access channels.

	2008	2007
Total Customer Voice Per Tahun Total Customer Voice per Year	4.415	4.456
Rata-rata Perbulan Average per Month	368	370

Sedangkan Jenis Voice yang disampaikan berupa :

Jenis Umpan Balik Type of Feedback	2008	2007
Keluhan Complaint	3.021	3.321
Pujian Compliment	1.748	1.796
Saran Suggestion	1.022	1.589
Total Umpan Balik Total Feedback	5.791	6.706

B. *Customer Feedback Respons Rate*

Dari berbagai *Customer Voice* (Keluhan, Pujian, Saran) yang disampaikan saat ini Garuda berupaya menanggapi 90% dari seluruh Suara Pelanggan yang diterima perbulannya. Suara Pelanggan ditanggapi berkisar antara 2 – 14 hari kerja kecuali Keluhan lanjutan yang melibatkan Lembaga Hukum untuk kategori kasus seperti ini kami membutuhkan waktu penyelesaian yang lebih panjang.

B. Customer Feedback Response Rate

Of all the various forms of Customer Voice (Complaint, Compliment or Suggestion) received, currently Garuda targets a response to at least 90% of the total between 2 to 14 working days, with the exception of cases that involve Legal Institutions as this category normally requires a longer time to settle.

C. Top 3 Complaint Per Triwulan /Tahun

Periode Period

2008	2007
1. Penanganan Bagasi Baggage Handling	1. Penanganan Bagasi Baggage Handling
2. Konsumsi Pesawat Food & Beverage	2. Keterlambatan Penerbangan Delay Flight
3. Perilaku staf Check-In Check In Staff Attitude	3. Perilaku staf Check-In Check In staff Attitude

C. Top 3 Complaints per Quarter/Year

Management Report & Improvement Program

A. *Management Report*

Setiap Suara Pelanggan yang diterima Garuda terdokumentasi dalam database *Customer Voice* pelanggan dan diolah menjadi informasi yang disampaikan ke manajemen dan unit terkait pengambil keputusan. *Management Report* yang tersedia:

1. *Quarterly Customer Voice Report* ditujukan ke Direksi dan Unit terkait *(Service Provider)*
2. *Monthly Management Report* ditujukan ke Direksi dan Unit terkait
3. *Weekly Management Report* - BOD

Management Report & Improvement Program

A. Management Report

Each Customer Voice received by Garuda is documented in the Customer Voice database to be processed as information and addressed to the management and related decision making unit. The available Management Reports are as follow:

1. Quarterly Customer Voice Report addressed to Director and related Service Provider
2. Monthly Management Report addressed to the Director and related Service Provider
3. Weekly Management Report – BOD.

B. Improvement Program

Seluruh upaya penyelesaian setiap keluhan pelanggan merupakan tindakan reaktif yang merupakan upaya *recovery service* terhadap kegagalan/ketidaksempurnaan produk/layanan. Hal yang sama pentingnya dengan upaya *recovery service* adalah komitmen Garuda untuk melakukan Tindakan Preventif, agar pelanggan tidak dikecewakan oleh hal yang sama berulang kali *(repeated complaint)*.

B. Improvement Program

All settlements of customer complaints are a reactive action that serves as a service recovery against any failure/flaws in products/services. Of the same importance, Garuda Indonesia also takes Preventive Actions that mitigate repeat complaints by customers.

Sejalan dengan upaya perusahaan untuk terus melakukan penataan, perbaikan dan pengembangan pelayanan agar selalu dapat memenuhi harapan para pengguna jasa, maka setiap masukan yang berupa *"Customer Need and Wants"* kemudian dikelola menjadi suatu informasi dan referensi bagi unit terkait sehingga dapat menjadi acuan untuk menetapkan *corrective action* maupun *improvement programs*.

In line with the Company's efforts to continue service reorganization, improvement and development to consistently fulfill customers' expectations, every input related to "Customer Needs and Wants" will be processed and the information categorized by related units so that each function can benchmark the data to devise corrective actions or improvement programs.

Berbagai masukan yang disampaikan *Customer* menjadi referensi bagi berbagai program perbaikan yang telah dan akan dilakukan diantaranya:

Customer input has become the reference for the following ongoing and future improvement programs:

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan • Corporate Social Responsibility

- Program *Training* bagi *Frontliner* untuk meningkatkan sikap pelayanan yang berbasis *Indonesian Hospitality*.
- Program *Remain & Monitoring*.
- Evaluasi dan penyederhanaan proses/prosedur yang terkait dengan pelayanan pelanggan sehingga tercipta sistem layanan yang lebih berorientasi pada pelanggan.
- *Customer Intimacy Program* melakukan berbagai upaya komunikasi/membina keeratan dengan pelanggan lewat berbagai kegiatan momentum.
- *Strategic Program* – Evaluasi SLA dengan *Ground Handling Agent* khususnya untuk peningkatan pelayanan *Pre Flight* (*Check In Service, Boarding Process)* dan *Post Flight (Baggage Handling)*.
- *Strategic Program* – Memperluas Customer Voice Akses (provide SMS Access).
- Menyediakan *Media Web base* - Penanganan keluhan secara *online*.

- Training Programs for Front liners to improve their service attitudes and in particular to foster improvements based upon Indonesian Hospitality.
- Remain & Monitoring Program.
- Evaluation and simplification of the customer service processes and procedures to achieve a more customer-centric system.
- Customer Intimacy Program through various communication schemes and maintaining direct ties with customers through special events.
- Strategic Program – SLA Evaluation with ground handling Agents to improve the Pre Flight (Check In service, Boarding Process) and Post Flight (Baggage Handling) Services.
- Strategic Program – Expanding Customer Voice Access (providing SMS access).
- Provide Web based Media – Online Complaint Handling.

Bagi Masyarakat dan Bangsa Indonesia

Garuda Indonesia melihat bahwa kesejahteraan masyarakat ikut menentukan kemakmuran suatu negara. Selain itu, sebagai *Flag Carrier*, yang bersama merasakan juga perjuangan dari awal pendirian Negara Republik Indonesia, Garuda Indonesia memiliki aspirasi untuk terlibat dalam pembangunan masyarakat dan dalam mengharumkan nama Indonesia sampai ke dunia internasional secara berkesinambungan.

Dengan keahlian dan sumber daya yang kami miliki, kami berkomitmen untuk melakukan program-program khusus maupun kegiatan sosial yang berdampak positif bagi pengembangan dan kemakmuran masyarakat serta kejayaan Indonesia secara menyeluruh.

Untuk kegiatan kemasyarakatan dan kebangsaan, pada tahun 2008 Garuda Indonesia telah mengeluarkan dana sebesar Rp 626.106.000,-, untuk merealisasikan program serta kegiatan berikut:

Program Kemitraaan dan Bina Lingkungan (PKBL)

Sebagai upaya pemberdayaan ekonomi dan sosial masyarakat, secara khusus Garuda Indonesia telah mempersiapkan dan selama beberapa tahun terakhir ini menjalankan program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL). Pelaksanaan PKBL sejalan dengan ketetapan Pemerintah, dalam hal ini diatur dalam keputusan Menteri BUMN, yang bertujuan untuk meningkatkan peran BUMN dalam keberhasilan PKBL ini.

For Society and Nation

Garuda Indonesia views that the society welfare is a determining factor in a country's prosperity. As the national Flag Carrier, that has become an integral part of the struggle in founding the Republic of Indonesia, the Company aspiration has always been to be involved in the community development and in promoting Indonesia in the international arena.

Using our expertise and resources, we are committed to undertaking special programs or social activities that have a positive impact on public development and prosperity as well as Indonesia's global image.

In 2008 Garuda spent Rp 626,106,000 on humanitarian causes and support to the Nation and in particular helping to realize and/or supporting the following programs and activities:

Partnership and Environmental Improvement Program (PKBL)

In an effort to empower the public and help stimulate community economies, Garuda Indonesia has specifically prepared and run the PKBL over the last few years. The implementation of PKBL is line with a Government stipulation, in this case enacted by the Minister of State-owned Enterprises, which aims to elevate the role of State-owned enterprises in the successful realization of PKBL.

Untuk tahun 2008, Program Kemitraan untuk membangun masyarakat kecil ke arah sejahtera dan mandiri yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- Penyaluran dana pinjaman untuk mitra binaan di:
  - Provinsi Nusa Tenggara Barat yang bergerak pada bidang usaha industri kerajinan kayu ukir, gerabah dan telur asin.
  - Provinsi Jawa Timur untuk bidang usaha industri pupuk dan perdagangan.
  - Provinsi Jawa Barat untuk bidang usaha peternakan sapi perah.
- Program pembinaan untuk para mitra binaan dengan melakukan peningkatan pemasaran melalui pameran di Jakarta dan pendidikan keahlian kepada mitra binaan di Provinsi Solo, Nusa Tenggara Barat dan Jawa Timur.

In 2008, the Partnership Program helped empower local communities to increase their prosperity and self-reliance using the following methods:

- Loan disbursements to assist partners engaged in:
  - Woodcarving, ceramic and salted egg businesses in West Nusa Tenggara province.
  - Fertilizer and trading industries in East Java Province.
  - Dairy farming in West Java Province.
- Development Programs to assist partners via marketing enhancement schemes such as organizing exhibitions in Jakarta and skills training programs in Solo, West Nusa Tenggara and East Java.

Sedangkan Program Bina Lingkungan, yaitu bentuk pengembalian sebagian keuntungan Perusahaan bagi kepentingan dan kesejahteraan masyarakat, pada tahun 2008 disalurkan untuk kegiatan berikut:

- Bantuan sarana ibadah pada Provinsi Jawa Barat
- Bantuan untuk sarana dan prasarana umum di Provinsi Jawa Barat, yang meliputi:
- Air bersih dan MCK (Mandi, Cuci, Kakus)
- Sarana dan prasarana belajar
- Pendidikan anak usia dini (PAUD)
- Renovasi ruang belajar dan mengajar

Meanwhile as part of the Environmental Development Program, one of the methods by which Company uses corporate profits to "give back" to the community and enhance public prosperity, we distributed funds to the following activities in 2008:

- Assistance to build places of worship in West Java Province
- Assistance for the construction of public facilities and utilities in West Java Province comprising:
- Clean water sources and shower, washing and toilet facilities (MCK)
- Educational infrastructure and facilities
- Early Childhood Education (PAUD)
- Renovation of school classrooms

Dana yang tersedia di tahun 2008 untuk PKBL adalah sebesar Rp 7.072.521.783 yang berasal dari saldo awal sebesar Rp 303.792.928. Dari jumlah ini digunakan untuk Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan.

The fund available for PKBL in 2008 was Rp 7,072,521,783 with a beginning balance of Rp 303,792,928. The fund was used for Partnership and Environmental Development Programs.

Penyaluran pinjaman dana PKBL tahun 2008 untuk wilayah-wilayah diatas adalah sebesar Rp 353.680.000 (lihat tabel Bantuan Pinjaman PKBL).

The disbursement of PKBL fund in 2008 for the above-mentioned regions totaled Rp 353,680,000 (see PKBL Loan Assistance Table).

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan • Corporate Social Responsibility

Tabel Bantuan Pinjaman PKBL (Juta Rupiah) PKBL Loan Assistance (IDR Million)

Jenis Usaha Type of Business	Jumlah Total	Akumulasi s.d. 2008
Bantuan Pinjaman Modal Kerja Working Capital Loan Assistance	Rp 353.680.000	Rp 12.459.905.000
Hibah/Dana Pembinaan Kemitraan Grant/Partnership Development Fund	Rp 189.675.000	Rp 3.024.110.558
Bina Lingkungan Environmental Improvement	Rp 82.751.000	Rp 410.751.000
Jumlah Total	**Rp 626.106.000**	**Rp 15.894.766.558**

Saldo Dana per 31 Desember 2008 Rp 5.855.349.637. Akumulasi penggunaan dana sampai dengan 31 Desember 2008 berjumlah Rp 15.849.766.558. Nilai rasio untuk penyaluran dana adalah 8% karena efektivitas penyaluran dana lebih kecil dari 80%.

The final balance as at 31 December 2008 was Rp 5,855,349,637. While the accumulated fund usage up to 31 December 2008 amounted to Rp 15,849,766,558. Score for fund disbursement is 8% because the effectiveness of fund is less than 80%.

Tingkat kolektibilitas pengembalian pinjaman sebesar 13%. Klasifikasi pinjaman per 31 Desember 2008 adalah sebagai berikut:

The collective loan payment was 13%. The classification of loans per 31 December 2008 was as follows:

Klasifikasi Classification	Saldo
Lancar Current	Rp 725.118.417
Kurang Lancar Substandard	Rp 174.578.765
Ragu-ragu Doubtful	Rp 92.994.810
Macet Bad Loans	Rp 5.961.849.757
Jumlah Total	**Rp 6.959.541.749**

Rendah/tingginya tingkat kolektibilitas ini disebabkan oleh hal-hal berikut:

1. Lemahnya kemampuan mitra binaan didalam pengelolaan bisnis.
2. Usaha mitra binaan yang mengalami kebangkrutan.
3. Tidak diketahui domisili usaha mitra binaan yang pindah alamat.
4. Masih melekatnya anggapan bahwa penyaluran dana kemitraan merupakan dana hibah.
5. Kegiatan penagihan piutang ke lapangan belum optimal.

The low/high collection level was primarily The low/high collection level was primarily attributed to the following:

1. The number of assisted partners who were incapable of running businesses
2. A number of assisted partners faced bankruptcy
3. Loss of contact with assisted partners due to changes of address or domicile
4. The perception that the partnership loans were meant as grants
5. The field collection activity has yet to reach an optimal level.

Tingkat kolektibilitas pengembalian mendapat nilai Rasio 13% atau Skor 1, karena berada pada posisi 10 s/d 40%.

The collectivity ratio was rated 13% or scored 1, because it was between 10% and 40%.

Pengembangan Sosial Kemasyarakatan dan Kemanusiaan

Disamping rangkaian kegiatan dalam Program Kemitraan dan Bina Lingkungan di atas, Garuda Indonesia selalu tanggap akan permasalahan dan perkembangan aktual yang terjadi dalam masyarakat luas. Sehubungan dengan ini hal ini, Garuda Indonesia mengadakan dan turut memberikan bantuan dalam kegiatan berikut di tahun 2008:

- Penanaman pohon melalui Program Gerakan Perempuan Tanam & Pelihara untuk ketahanan pangan dan kesehatan keluarga yang dilaksanakan di wilayah Tangerang, Yogyakarta, Padang, Balikpapan dan Palangkaraya.

The Development of Socio-Community and Humanity

In addition to the series of PKBL activities, Garuda Indonesia is always responsive to any prevailing problems and developments in the public. In this relation, Garuda Indonesia held and extended contribution to the following activities in 2008:

- Trees planting through the Women's Tree Planting & Growing Movement aimed at promoting food defense and family health, which was held in Tangerang, Yogyakarta, Padang, Balikpapan and Palangkaraya.

Dukungan untuk Pendidikan

Dalam bidang pendidikan ini, selain menyalurkan beasiswa kepada masyarakat, Garuda Indonesia juga mendukung keikutsertaan mahasiswa Indonesia dalam ajang pertemuan ilmiah mahasiswa kawasan Asia Pasifik di Fudan University, Shanghai China.

Support to Education

In the educational sector, other than granting public scholarships, Garuda Indonesia also supports the participation of Indonesian university students in the Asia Pacific scientific forum held at Fudan University, Shanghai, China.

Dukungan untuk Tenaga Kerja Indonesia

Dalam memberikan layanan, kami selalu mengutamakan pelayanan kepuasan bagi seluruh pelanggan. Khusus untuk Tenaga Kerja Indonesia (TKI), yang telah membawa nama bangsa ke luar negeri, Garuda Indonesia juga terpanggil untuk mendukung perjuangan mereka.

Support to Indonesian workers

In providing services, we continually prioritize satisfaction for all our customers. Especially for Indonesian overseas workers (TKI) who represent the nation, Garuda Indonesia has a calling to support their endeavor.

Bentuk dukungan dan partisipasi atas program Pemerintah berkaitan dengan kelancaran penanganan pemberangkatan dan pemulangan TKI dari luar negeri dan sebaliknya, Garuda Indonesia telah mendirikan Konter Layanan Khusus TKI pada bulan November 2008 di bandara internasional Soekarno-Hatta di terminal kedatangan 2F dan 2E. Melalui konter ini TKI dapat membeli tiket, check-in, dan melaporkan bagasi dalam satu tempat dengan nyaman dan aman karena area konter merupakan *restricted area*.

Our support and participation in the Government program is related to the trouble-free process of arrival and departure for TKI by opening a special counter for them in November 2008 at Soekarno-Hatta international airport which was located in the arrival terminal at gates 2E and 2F. With the opening of this counter, the workers can buy tickets, check-in, report their baggage in one place with an ease and secure as the counter area is designated as a restricted area.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan • Corporate Social Responsibility

Penerbangan Haji

Mendapatkan kepercayaan untuk melaksanakan penerbangan haji sejak tahun 1955 hingga saat ini tentu suatu hal yang sangat membanggakan. Penerbangan haji merupakan suatu tugas khusus mengingat kepercayaan ini adalah suatu tanggung jawab yang membawa misi nasional maupun keagamaan. Kesungguhan Garuda Indonesia tercermin pada proses penyiapan operasi penerbangan haji yang dilakukan cukup panjang yaitu selama sepuluh bulan untuk operasi penerbangan haji selama dua bulan.

Tahun 2008, Garuda Indonesia mengangkut 259 ribu jemaah yang terbagi dalam 302 kelompok terbang (kloter). Kesungguhan Garuda Indonesia dalam melayani penerbangan haji ini, adalah dengan menyewa pesawat khusus sesuai spesifikasi Departemen Agama, merekrut awak kabin tambahan untuk melayani jamaah dari daerah-daerah, serta menetapkan standar internasional. Informasi lengkap mengenai kegiatan penerbangan haji Garuda Indonesia serta sertifikasi yang telah diraih dapat dilihat pada bab Garuda dan Tinjauan Operasi bagian Penerbangan Haji.

Hajj Pilgrimage Flights

Garuda Indonesia feels privileged and takes great pride in having won the trust of the Indonesian public to arrange the Hajj pilgrimage flights since 1995. There is a tremendous amount of responsibility in ensuring the efficient execution of this very special task and Garuda Indonesia fully understands the importance of this national and religious mission. Garuda Indonesia's commitment and determination to maintaining the highest quality for the Hajj pilgrimage flights is reflected in the fact that it requires ten months of planning for a two-month operation.

In 2008, Garuda Indonesia flew two hundred and fifty nine thousand (259,000) pilgrims in 302 groups. Garuda's determination in ensuring the timely and safe transportation of pilgrims was realized by renting special aircraft in conformance with the requirement of the Department of Religious Affairs, recruiting extra cabin crew to serve Hajj pilgrims from various cities in Indonesia, as well as implementing international standards in running the Hajj Pilgrimage Flights. Detailed information on Hajj Pilgrimage Flights and obtained certification can be found in the Garuda and Operations Review chapter, specifically addressed in the Hajj Pilgrimage section.

Olah Raga

Bidang olah raga, selain dapat meningkatkan kualitas hidup suatu bangsa, apabila dikembangkan secara profesional juga dapat mengangkat citra Indonesia. Untuk itu, Garuda Indonesia memberikan komitmen untuk kegiatan olah raga berikut:

- Menjadi sponsor utama salah satu turnamen tenis terbesar di Indonesia "Garuda Indonesia Tennis Series 2008", yang diadakan pada bulan Desember 2008.
- Menjadi salah satu sponsor pada Pekan Olahraga Nasional (PON) XVII di Samarinda, Kalimantan Timur.
- Sponsor pada *Grand Racing 2008 Championship* di Sentul, Jawa Barat.
- Sponsor pada TIME 2008 di Makassar.
- Mengadakan Garuda Indonesia Golf Tournament di Bali, Jakarta, Yogyakarta dan Bogor
- Mengadakan XXIV Interline Chess Tournament di Bali.

Sports

Other than improving the quality of life of a nation, sport can also promote the country's image if it professionally developed. For that purpose, Garuda Indonesia expressed its commitment by participating in the following sports activities:

- Main sponsor in "Garuda Indonesia Tennis Series 2008" one of the biggest tennis tournaments held in December 2008.
- One of the sponsors of the XVII National Sports Week (PON) in Samarinda, East Kalimantan
- Sponsor for the 2008 Grand Prix Motor Racing Championship held at Sentul, West Java,
- Sponsor for TIME 2008 in Makassar
- Organizer of the Garuda Indonesia Golf Tournament in Bali, Jakarta, Yogyakarta and Bogor.
- Organizer of the XXIV Interline Chess Tournament in Bali.

Visit Indonesia 2008

Pariwisata merupakan salah satu sumber pemasukan negara yang potensial, yang apabila dikelola dengan baik dapat juga meningkatkan kehidupan masyarakat di daerah tujuan wisata. Karena itu, Garuda Indonesia mendukung penuh kepariwisataan dan promosi budaya Indonesia. Dukungan Garuda terwujud baik dengan partisipasi pada program-program pemerintah serta inisiatif untuk kegiatan dalam bidang ini, yang di tahun 2008 antara lain, terdiri dari:

- Partisipasi Perusahaan dalam Visit Indonesia Year (VIY) 2008, yang sudah dimulai sejak tahun 2007, dimana Garuda Indonesia telah memasang logo Visit Indonesia 2008 di semua badan pesawat Garuda Indonesia.
- Berbagai kegiatan kampanye dan promosi budaya sehubungan dengan VIY 2008 baik di dalam maupun luar negeri, seperti acara "Garuda Orient Holiday" di Korea Selatan, Australia dan Jepang.
- Penobatan "Duta Garuda Indonesia" Lindsay Grace Pronk untuk mempromosikan Indonesia kepada masyarakat Belanda.

Visit Indonesia Year 2008

Tourism is one of the country's potential financial sources. Professionally managed, it can improve the welfare of local people. For this reason, Garuda fully supports the Indonesian tourism and cultural promotion. Garuda Indonesia's support is normally realized via various Government programs and initiatives. In 2008 Garuda participated in the following programs and activities:

- Company participation in the Visit Indonesia Year (VIY) 2008, that was initiated in 2007, in which Garuda placed the Visit Indonesia 2008 logo on the bodies of all Garuda Indonesia aircraft
- Various campaigns and cultural promotion events in conjunction with VIY 2008 both in Indonesia and overseas, such as the "Garuda Orient Holiday" promoted in South Korea, Australia and Japan
- The inauguration of "Garuda Indonesia Ambassador" Lindsay Grace Pronk to promote Indonesia to the general public in the Netherlands.

Bagi Lingkungan

Garuda Indonesia menyadari bahwa kualitas hidup manusia dan masa depannya sangat ditentukan oleh keadaan lingkungan. Masalah lingkungan menjadi sesuatu yang mendesak karena pada saat ini dapat dikatakan sudah terjadi kerusakan lingkungan secara global, yang dikuatirkan akan terus memburuk.

Terdorong oleh keinginan untuk secara langsung terlibat dalam usaha perbaikan dan peningkatan, Garuda Indonesia selama bertahun-tahun menjunjung tinggi efisiensi dan produktivitas sumber-sumber dayanya. Selain itu, kami memiliki komitmen yang tinggi untuk secara kontinyu meningkatkan kualitas lingkungan dalam kegiatan operasional dan berpartisipasi dalam kegiatan pelestarian lingkungan hidup.

Sepanjang tahun 2008 jumlah biaya yang dilakukan dalam melakukan aktivitas di bidang lingkungan hidup adalah sebesar Rp 366.926.975, yang diantaranya dilakukan melalui program dan kegiatan berikut:

For Environment

Garuda realizes that the quality of human life as well as their future is very much determined by the environment condition. Environmental problems become a critical issue as the environmental destruction has happened globally and it is feared to deteriorate further.

Urged by the intention to be directly involved in the recovery and improvement of the environment, Garuda Indonesia has, for years, ensured the efficient and productive use of its resources. In addition, we are highly committed to continuously improving the environmental quality of our operations as well as taking part in various environmental preservation activities.

Throughout 2008 the total of spending for environmental activities was Rp 366,926,975, which was applied in supporting the following programs and activities:

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan • Corporate Social Responsibility

One Passenger One Tree

Salah satu partisipasi dalam bidang lingkungan diwujudkan dengan penandatanganan nota kesepahaman dengan WWF-Indonesia dalam rangka melaksanakan reforestasi (penghijauan) melalui program "One Passenger One Tree" pada bulan November 2007. Melalui program ini, Garuda Indonesia akan menanam hingga 100 ribu pohon pada kawasan seluas 250 hektar. Sedangkan dana untuk program ini berasal dari penyisihan keuntungan penjualan tiket setiap penumpang Garuda Indonesia dari Australia dan Jepang.

Di tahun 2008, Garuda Indonesia secara konsisten melanjutkan beberapa kegiatan reforestasi. Dalam rangka memperingati Hari Bumi, Garuda Indonesia bekerja sama dengan Departemen Kehutanan, Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah dan WWF Indonesia, melakukan penanaman perdana di Taman Nasional Sebangau, Kalimantan Tengah pada tanggal 15 April 2008.

Masih berhubungan dengan program "One Passenger One Tree", Garuda Indonesia juga terlibat dalam program pemberdayaan masyarakat pengrajin ulat sutera di daerah pedesaan dengan tajuk "Eco Tourism". Salah satunya adalah penanaman pohon jambu mete dan mahoni sebagai tanaman pembiakan ulat sutera liar di desa Karang Tengah, Bantul Yogyakarta. Program ini terlaksana melalui kerja sama dengan Yayasan Royal Silk, dimana Garuda Indonesia akan menanam sebanyak 50.000 hasil sumbangan warga Jepang yang berkunjung ke Yogyakarta. Selain pengembangan ulat sutera ini, Garuda Indonesia juga sedang terlibat dalam pengembangan perkebunan kopi di Tana Toraja, Sulawesi Selatan.

Menekan Tingkat Polusi

Sebagai perusahaan penerbangan, Garuda Indonesia juga menaruh perhatian besar akan akibat yang ditimbulkan dari kegiatan operasional pesawat terhadap lingkungan. Sebagaimana diatur dalam ICAO Annex 16 masalah utama yang harus diperhatikan adalah *Engine Emission & Noise*.

One Passenger, One Tree

One of our participation in the environmental sector was carried out through the signing of memorandum of understanding with WWF-Indonesia on reforestation through the "One Passenger, One Tree" program in November 2008. In this program, Garuda Indonesia would plant up to one hundred thousand (100,000) trees in a 250 hectare area. The funding for the program was sourced from the allotment of profits from the ticket sales on every Garuda Indonesia passenger traveling from Australia and Japan.

In 2008, Garuda Indonesia undertook a number of reforestation activities. In observing Earth Day, Garuda Indonesia, in cooperation with the Department of Forestry, Central Kalimantan government and WWF Indonesia, initiated the first tree planting in Sebangau National Park, Central Kalimantan on 15 April 2008.

Also related to the "One Passenger One Tree" program, Garuda Indonesia is also involved in the empowerment program of silk worm moth producers in village areas carrying the theme "Eco Tourism". One of the activities was the planting of cashew and mahogany trees as the media for rearing wild silk moths in Karang Tengah Village, Bantul, Yogyakarta. The program was in collaboration with Royal Silk Foundation, in which Garuda aims to plant fifty thousand (50,000) trees, donated by Japanese people visiting Yogyakarta. In addition to this scheme, Garuda Indonesia also took part in the coffee plantation development in Tana Toraja, South Sulawesi.

Reducing Pollution

As a flag carrier, Garuda Indonesia is also concerned with the adverse impact on the environment as a result of its flight operations. As stated in ICAO Annex 16 one of the main problems highlighted was Engine Emissions and Noise.

Yang dimaksud di sini adalah efek pemakaian sumber energi yang tidak dapat diperbaharui, terutama bahan bakar minyak. Pembakaran yang terjadi menimbulkan peningkatan CO2 pada atmosfir yang mempengaruhi peningkatan iklim global. Suara gaduh/berisik yang ditimbulkan pesawat juga merupakan gangguan lingkungan yang semakin hari menjadi perhatian.

This refers to the effect of the usage of nonrenewable energy sources, particularly oil. The emissions lead to an increase in CO2 in the atmosphere that has and adverse effect on global climate change. The high level of airplane noise also creates an environmental intrusion which is increasingly coming under scrutiny.

Selain peningkatan CO2, pemancaran uap air dan nitrogen oxides (NOx) yang berasal dari mesin pesawat terbang, yang memberi efek pada kandungan ozon di lapisan atmosfir juga memiliki pengaruh pada iklim. Pembakaran bahan bakar pesawat juga memancarkan Nox yang dapat mempengaruhi kualitas udara yang mengakibatkan pengasaman lapisan tanah dan air.

Other than the increase of CO2 the release of condensation and nitrogen oxide (NOx) by aircraft engines impacts the ozone layer and thereby affects the climate. The emission of airplane fuel also generates NOx that may impact air quality causing increased acidity of water and soil layers.

Sebagai wujud keseriusan Garuda Indonesia, saat ini semua armada pesawat yang dimiliki Garuda Indonesia telah memenuhi ketentuan yang dipersyaratkan terhadap *engine emission* dan noise.

Garuda Indonesia's concern over this matter is reflected in the fact that the aircraft fleet owned by Garuda meets all prerequisites for engine emissions and noise.

Meskipun industri penerbangan hanya memberikan kontribusi sebesar 2% terhadap polusi akibat emisi gas buang namun, Garuda Indonesia senantiasa berusaha mengurangi kadar CO2 dan Nox akibat pembakaran bahan bakar melalui Fuel Conservation Program. Kegiatan ini telah mengurangi pemakaian bahan bakar sebesar 24,9 juta liter dan CO2 yang tereduksi 62,54 ribu ton.

Even though the aviation industry only accounts for 2% of the pollution due to gas emissions, Garuda Indonesia strives to reduce its CO2 and NOx emission levels through their Fuel Conservation Program. The program has reduced the use of gasoline by 24.9 million liters and as a result has lowered CO2 emissions by 62.54 thousand tons.

Atas dasar alasan keselamatan, kegiatan penerbangan mendapatkan dispensasi untuk penggunakan halon. Pemberian dispensasi karena sampai saat ini belum ada alternatif pengganti halon yang aman sebagai alat pemadam kebakaran untuk kebakaran yang terjadi pada mesin dan kabin pesawat.

It should be noted that for safety reasons, flight operations have been granted a dispensation to use halon gas on the grounds that there is no safe alternative to extinguish fires in aircraft engines or cabins.

Rencana CSR Tahun 2009

Dalam melaksanakan program CSR yang dilakukan oleh Perusahaan untuk tahun 2009 lebih mengutamakan peran Perusahaan dalam membangun citra positif dalam masyarakat serta meningkatkan nilai Perusahaan melalui kegiatan kesejahteraan dan perbaikan alam.

CSR Plan in 2009

For its 2009 CSR implementation, the Company's' priority is to create a positive image in the community and enhance the Company's value through community welfare and environmental improvement programs.

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan •
Responsibility for Annual Reporting

Laporan Tahunan ini, berikut laporan keuangan dan informasi terkait lainnya, merupakan tanggung jawab Manajemen PT Garuda Indonesia (Persero), dan telah disetujui oleh Dewan Komisaris dengan membubuhkan tanda tangannya di bawah ini.
This Annual Report, along with the accompanying financial statements and other related information, is the responsibility of the Management of PT Garuda Indonesia (Persero), and has been approved by the members of the Board of Commissioners whose signatures appear below.

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Abdulgani
Komisaris
Commissioner

Adi Rahman Adiwoso
Komisaris
Commissioner

Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

Laporan Tahunan ini, berikut laporan keuangan dan informasi terkait lainnya, merupakan tanggung jawab Manajemen PT Garuda Indonesia (Persero), dan telah disetujui oleh Direksi dengan membubuhkan tanda tangannya di bawah ini.
This Annual Report, along with the accompanying financial statements and other related information, is the responsibility of the Management of PT Garuda Indonesia (Persero), and has been approved by the members of the Board of Directors whose signatures appear below.

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO
090927

Achirina
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital & Corporate Support
090873

Agus Priyanto
Direktur Niaga
EVP Commercial
090483

Ari Sapari
Direktur Operasi
EVP Operations
090691

Eddy Porwanto
Direktur Keuangan
EVP Finance
091026

Elisa Lumbantoruan
Direktur Strategi & IT
EVP Corporate Strategy & Information Technology
090272

Hadinoto Soedigno
Direktur Teknik
EVP Engineering & Maintenance
090196

Cermat dan Berhati-hati dalam Pengelolaan Keuangan Menjaga Pertumbuhan di Masa Depan
Diligent and Prudent in Financial Management Ensure Growth in the Future

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN

Laporan Auditor Independen
dan
Laporan Keuangan Konsolidasi
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir
31 Desember 2008 dan 2007

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES

Independent Auditor's Report
and
Consolidated Financial Statements
For the Years Ended
December 31, 2008 dan 2007

Garuda Indonesia

BERITA ACARA
PERNYATAAN DIREKSI PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
TERHADAP LAPORAN AUDITOR INDEPENDEN DAN LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2008 DAN 2007
JKTDZ/BoD/BA-007/09

Kami yang bertanda tangan di bawah ini:

1. Nama : **EMIRSYAH SATAR**
   No.Peg. : 531583
   Jabatan : Direktur Utama
2. Nama : **AGUS PRIYANTO**
   No.Peg. : 520436
   Jabatan : Direktur Niaga
3. Nama : **ARI SAPARI**
   No.Peg. : 516513
   Jabatan : Direktur Operasi
4. Nama : **ACHIRINA**
   No.Peg. : 520315
   Jabatan : Direktur SDM & Umum
5. Nama : **ELISA LUMBANTORUAN**
   No.Peg. : 531823
   Jabatan : Direktur Strategy & Teknologi Informasi
6. Nama : **HADINOTO SOEDIGNO**
   No.Peg. : 516586
   Jabatan : Direktur Teknik
7. Nama : **EDDY PORWANTO**
   No.Peg. : 531822
   Jabatan : Direktur Keuangan

dengan ini menyatakan :

1. Menerima seluruh materi yang tertuang dalam Laporan Auditor Independen nomor: R/108.AGA/7.2/04/09 tanggal 31 Maret 2009 atas laporan keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dan 2007, yang dikeluarkan oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto Amir Jusuf & Mawar;
2. Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dan 2007;
3. Bahwa laporan keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dan 2007 telah disusun dan disajikan sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia dan semua informasi di dalamnya telah dimuat secara lengkap dan benar;
4. Bahwa laporan keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dan 2007 tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar, dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material;
5. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian intern dalam Perusahaan.

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenarnya.

Jakarta, 13 April 2009
DIREKSI PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)

6000 METERAI TEMPEL 090500

1. EMIRSYAH SATAR

2. AGUS PRIYANTO 090

3. ARI SAPARI 090551

4. ACHIRINA 090532

090176

5. ELISA LUMBANTORUAN

090093

6. HADINOTO SOEDIGNO

7. EDDY PORWANTO
090550

The General Conditions of Carriage of Garuda Indonesia are applicable in connection with all offers. All fares, rates and schedules are quoted subject to alteration

RSM AAJ Associates

Nomor/*Number*: R/108.AGA/7.2/04/09

Aryanto Amir Jusuf & Mawar
Registered Public Accountants
Plaza ABDA, Floor 10 & 11
Jl. Jend. Sudirman Kav. 59 Jakarta 12190, Indonesia
Phone : (62) (21) 5140 1340
Fax : (62) (21) 5140 1350
www.rsm.aajassociates.com

Laporan Auditor Independen/ *Independent Auditors' Report*

Pemegang Saham, Komisaris dan Direksi/
Shareholders, Commissioners and Directors

PT Garuda Indonesia (Persero)

Kami telah mengaudit neraca konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, dan laporan laba rugi, perubahan ekuitas serta laporan arus kas konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Kami juga melakukan pengujian atas kepatuhan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan tertentu dan pengendalian intern. Laporan keuangan konsolidasi dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan konsolidasi dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern berdasarkan audit kami. Kami tidak mengaudit laporan keuangan beberapa anak perusahaan dengan jumlah aset yang merupakan 19,04% dan 18,45% dari jumlah aset konsolidasi masing-masing pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, serta jumlah pendapatan yang mencerminkan 13,85% dan 15,09% dari jumlah pendapatan konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Laporan keuangan anak-anak perusahaan tersebut diaudit oleh auditor independen lain dengan pendapat wajar tanpa pengecualian, yang laporannya telah diserahkan kepada kami, dan pendapat kami, sejauh berkaitan dengan jumlah-jumlah untuk anak-anak perusahaan tersebut, semata-mata hanya didasarkan atas laporan auditor independen lain tersebut.

We have audited the accompanying consolidated balance sheets of PT Garuda Indonesia (Persero) and its Subsidiaries as of December 31, 2008 and 2007, and the related consolidated statements of income, changes in shareholders' equity, and cash flows for the years then ended. We also have performed tests on the Company's compliance to certain regulations and internal control. The consolidated financial statements and compliance to certain regulations and internal control are the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements and compliance to certain regulations and internal control based on our audits. We did not audit the financial statements of certain subsidiaries whose total assets represent 19.04% and 18.45% of the total consolidated assets as of December 31, 2008 and 2007, respectively, and whose total revenues represent 13.85% and 15,09% of total consolidated revenues for the years then ended. The financial statements of those subsidiaries were audited by other independent auditors whose reports, with unqualified opinion, have been furnished to us, and our opinion, insofar as it relates to the amounts included for such subsidiaries, is based solely on the reports of such other independent auditors.

Aryanto Amir Jusuf & Mawar is an independent member firm of RSM International, an affiliation of independent accounting and consulting firms

Licence numbers :
Minister of Finance : KEP-269/KM.6/2004
Capital Market Supervisory Board (BAPEPAM) : S-772/PM/1994
Bank Indonesia : No. 063

Branch Office :
Jl. Mayjen Sungkono
Komplek Darmo Park I Blok III B 17-19
Surabaya 60256 - Indonesia

Seperti diungkapkan dalam Catatan 16, 23 dan 24 atas laporan keuangan konsolidasi, pada bulan Maret 2009, Perusahaan dan PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) telah menandatangani Nota Kesepahaman mengenai penyelesaian piutang MNA, di mana Perusahaan dan MNA menyetujui bahwa MNA akan melunasi hutang sejumlah USD 33,273,256 dan Rp 999.003.673 dalam jangka waktu 13 (tiga belas) tahun sejak ditandatanganinya Perjanjian Restrukturisasi Hutang. Dalam tahun 2008, Perusahaan telah melunasi pinjaman dari PT Bank Negara Indonesia Tbk dan Export Development Canada. Perusahaan juga telah mengajukan proposal restrukturisasi pinjaman yang meliputi sisa hutang pokok atas *Floating Rate Notes*, fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan dari Sindikasi Bank Mandiri dan hutang kepada kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies dan bank komersial lain. Sehubungan dengan adanya *Mandatory Convertible Bonds* Bank Mandiri, sampai dengan tanggal laporan ini, belum ada realisasi konversi obligasi tersebut menjadi saham walaupun masa perpanjangan waktu jatuh tempo telah berakhir pada bulan Nopember 2008.

As disclosed in Note 16, 23 and 24 to the consolidated financial statements, in March 2009, the Company and PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) have signed a Memorandum of Understanding regarding the settlement of accounts receivable from MNA, wherein the Company and MNA agreed that MNA will settle its debt amounting to USD 33,273,256 and Rp 999.003.673 in 13 (thirteen) years since the sign off of Debt Restructuring Agreement. In 2008, the Company has settled the loan from PT Bank Negara Indonesia Tbk and Export Development Canada. The Company has also submitted a proposed restructuring terms on the outstanding principal loan of Floating Rate Notes, non-collateral term loan facility from Bank Mandiri Syndicated and of European Export Credit Agencies and other commercial banks. In relation to Mandatory Convertible Bonds of Bank Mandiri, up to the date of this report, the conversion has not yet been realized although the extension period of conversion has ended on November 2008.

Laporan keuangan konsolidasi terlampir disusun dengan anggapan bahwa Perusahaan akan melanjutkan usahanya sebagai entitas yang berkemampuan untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya. Seperti diuraikan dalam Catatan 46 atas laporan keuangan konsolidasi, dalam tahun 2008, Perusahaan telah memperoleh kinerja yang lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Perusahaan membukukan laba bersih konsolidasi tahun 2008 sebesar Rp 669.470.777.908. Namun demikian pada 31 Desember 2008, Perusahaan masih memiliki akumulasi rugi sebesar Rp 9.792.597.232.055. Perusahaan juga memperoleh arus kas bersih dari aktivitas operasi yang positif di tahun 2008. Rencana Manajemen untuk meningkatkan kinerja dan posisi keuangan dalam waktu dekat telah diungkapkan dalam Catatan tersebut. Laporan keuangan konsolidasi terlampir tidak mencakup dampak yang berasal dari hal tersebut.

The accompanying consolidated financial statements have been prepared assuming that the Company will continue to operate as a going concern. As disclosed in Note 46 to the consolidated financial statements, in 2008, the Company has achieved a better performance compared to the previous years. The Company recognizes consolidated net income in 2008 amounting to Rp 669,470,777,908. However as of December 31, 2008, the Company still suffers accumulated losses of Rp 9,792,597,232,055. In 2008, the Company has also generated positive level of net cash flows from operating activities. Management's plans to increase its financial performance and position in the near future are also described in such Note. The accompanying consolidated financial statements do not include any adjustments that might result from the outcome of these matters.

Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Laporan keuangan induk perusahaan pada informasi tambahan disajikan untuk tujuan analisis tambahan dan bukan merupakan bagian laporan keuangan konsolidasi yang diharuskan menurut prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia. Laporan keuangan induk perusahaan tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasi, dan, menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan.

Our audits were conducted for the purpose of forming an opinion on the consolidated financial statements taken as a whole. The financial statements of holding company in the supplementary information are presented for purposes of additional analysis and are not required as part of the consolidated financial statements. Such information have been subjected to the auditing procedures applied in the audit of the consolidated financial statements and, in our opinion, are fairly stated in all material respects in relation to the consolidated financial statements as a whole.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia dan Standar Pemeriksaan Keuangan Negara yang diterbitkan Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan konsolidasi bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Selain itu, audit mencakup pengujian atas kepatuhan Perusahaan terhadap kontrak, persyaratan bantuan dan pasal-pasal tertentu peraturan perundang-undangan serta kepatuhan terhadap pengendalian intern. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

We conducted our audits in accordance with auditing standards established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants and the State Financial Auditing Standards issued by the Supreme Audit Board of the Republic of Indonesia. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free of material misstatements. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statements presentation. In addition, such audit also tested the Company's compliance to certain contracts, grants, and articles on certain regulations and its compliance to the internal control system. We believe that our audits provide reasonable basis for our opinion.

Menurut pendapat kami, berdasarkan audit kami dan laporan auditor independen lain tersebut di atas, laporan keuangan konsolidasi yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, dan hasil usaha, perubahan ekuitas, serta arus kas konsolidasi untuk tahun-tahun yang berakhir pada tanggal tersebut sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

In our opinion, based on our audits and the report of the other independent auditors, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the consolidated financial positions of PT Garuda Indonesia (Persero) and its Subsidiaries as of December 31, 2008 and 2007, and the results of operations, changes in shareholders' equity and consolidated cash flows for the years then ended in conformity with accounting principles generally accepted in Indonesia.

Sebagaimana diungkapkan dalam Catatan 4 atas laporan keuangan konsolidasi, pada tahun 2008 Perusahaan menyajikan kembali laporan keuangan konsolidasi tahun 2007, yang terkait dengan beberapa hal sebagai berikut: penerapan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan No. 30 (Revisi 2007) "Sewa", konsolidasi laporan keuangan PT Lufthansa Systems Indonesia, anak perusahaan, dalam laporan keuangan Perusahaan, dan pengakuan adanya kewajiban imbalan kerja atas jaminan kesehatan pensiun.

As disclosed in Note 4 to the consolidated financial statements, in 2008 the Company restated the financial statements for the year 2007 due to the followings: the adoption of the Statement of Financial Accounting Standards No. 30 (Revision 2007) "Leases", consolidation of the financial statements of PT Lufthansa Systems Indonesia, subsidiary, to the Company's financial statements, and recognition of employee benefits liabilities on healthcare pension plan.

Sebagaimana diungkapkan dalam Catatan 2.k dan 14 atas laporan keuangan konsolidasi, sehubungan dengan penerapan PSAK 16 (Revisi 2007), Perusahaan dan anak perusahaan menggunakan model revaluasi untuk pengukuran aset tetap berupa pesawat, tanah dan bangunan. Aset tetap selain pesawat, tanah dan bangunan diukur dengan model biaya. Di tahun 2008, Perusahaan dan anak perusahaan melakukan revaluasi atas aset tetap dengan kenaikan nilai aset sebesar Rp 2.306.446.696.835, dan setelah dikurangi dampak pajak tangguhan sebesar Rp 417.595.552.344, sisanya diakui sebagai surplus revaluasi dan selisih transaksi perubahan ekuitas anak perusahaan pada bagian ekuitas masing-masing sebesar Rp 1.507.859.560.575 dan Rp 380.592.255.738.

As disclosed in Note 2.k and 14 to the consolidated financial statements, in relation to the adoption of SFAS 16 (Revision 2007), the Company uses revaluation method to measure the aircrafts, land and buildings. Property and equipment other than aircrafts, land and buildings are measured using cost method. In 2008, the Company and its subsidiaries have conducted assets revaluation that increased the value of assets by Rp 2,306,446,696,835 and after deducted by deferred tax effect of Rp 417,595,552,344, the remaining balance is recognized as revaluation surplus and transaction differences in equity changes of subsidiaries in equity section amounted to Rp 1,507,859,560,575 and Rp 380,592,255,738, respectively.

Kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan pengendalian intern kami sampaikan secara terpisah kepada manajemen, dengan laporan kami No. R/109.AAT/7/04/09 dan R/110.AAT/7/04/09 tanggal 31 Maret 2009.

Compliance to certain regulations and internal control, are submitted separately to the management, in our reports No. R/109.AAT/7/04/09 and R/110.AAT/7/04/09 dated March 31, 2009.

Arief A. Dhani
Nomor Izin Akuntan Publik: 03.1.0881
Public Accountant License Number: 03.1.0881

Jakarta, 31 Maret 2009/ *March 31, 2009*

The accompanying consolidated financial statements are not intended to present the financial position, results of operations, changes in shareholders' equity and cash flows in accordance with accounting principles and practices generally accepted in countries and jurisdictions other than Indonesia. Accordingly the consolidated accompanying balance sheets and related statements of income, changes in shareholders' equity and cash flows are not designed for those who are not informed about Indonesian accounting principles, procedures and practices.

R/108.AGA/7.2/04/09

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
NERACA KONSOLIDASI
Per 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS
As of December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

ASET	Catatan/ *Notes*	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	*ASSETS*
ASET LANCAR				***CURRENT ASSETS***
Kas dan Setara Kas	2.e, 5	2,596,681,654,669	2,969,624,376,774	*Cash and Cash Equivalents*
Investasi Jangka Pendek	2.i, 6	14,600,000,000	11,621,654,000	*Short Term Investments*
Piutang Usaha				*Trade Receivables*
(Setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 320.026.415.401 dan Rp 260.572.903.748 per 31 Desember 2008 dan 2007)	2.f, 7.a	840,629,360,925	1,101,569,157,992	*(Net of allowance for doubtful accounts of Rp 320,026,415,401 and Rp 260,572,903,748 as of December 31, 2008 and 2007)*
Piutang Lain-lain	2.f, 7.b	61,707,672,032	12,512,606,153	*Other Receivables*
Persediaan - Bersih	2.g, 8	516,109,021,128	396,978,746,331	*Inventories - Net*
Pajak Dibayar di Muka	2.p, 9	46,832,193,188	41,220,886,290	*Prepaid Taxes*
Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka	2.h, 10	722,357,088,789	907,710,434,659	*Advances and Prepaid Expenses*
Jumlah Aset Lancar		4,798,916,990,731	5,441,237,862,199	*Total Current Assets*
ASET TIDAK LANCAR				***NON CURRENT ASSETS***
Aset Pajak Tangguhan	2.p, 38	78,723,389,893	321,089,879,100	*Deferred Tax Assets*
Investasi Jangka Panjang	2.i, 11	120,325,860,698	111,906,821,399	*Long Term Investments*
Investasi Jangka Panjang Lainnya	2.i, 12	91,625,772,672	86,908,812,671	*Other Long Term Investments*
Properti Investasi	2.j, 13	4,036,620,000	655,467,186	*Investment Property*
Aset Tetap				*Property and Equipment*
(Setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 5.409.230.257.758 dan Rp 5.051.061.248.844 per 31 Desember 2008 dan 2007)	2.k, 2.l, 14	5,027,207,446,511	2,924,230,117,820	*(Net of accumulated depreciation of Rp 5,409,230,257,758 and Rp 5,051,061,248,844 as of December 31, 2008 and 2007)*
Beban Tangguhan	2.m, 15	24,047,427,751	4,137,451,376	*Deferred Charges*
Aset Lain-lain	16	2,925,177,662,717	1,345,252,372,600	*Other Assets*
Jumlah Aset Tidak Lancar		8,271,144,180,242	4,794,180,922,152	*Total Non Current Assets*
JUMLAH ASET		**13,070,061,170,973**	**10,235,418,784,351**	***TOTAL ASSETS***

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

R/108.AGA/7.2/04/09

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
NERACA KONSOLIDASI (Lanjutan)
Per 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS (Continued)
As of December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

KEWAJIBAN, HAK MINORITAS DAN EKUITAS (DEFISIENSI MODAL)	Catatan/ *Notes*	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	*LIABILITIES, MINORITY INTERESTS AND SHAREHOLDERS' EQUITY (CAPITAL DEFICIENCY)*
KEWAJIBAN LANCAR				***CURRENT LIABILITIES***
Hutang Usaha	17	2,051,735,224,062	1,825,882,291,766	*Trade Payables*
Hutang Pajak	18	80,045,535,891	89,766,060,602	*Taxes Payable*
Hutang Lain-lain	19	255,683,918,759	176,142,411,200	*Other Payables*
Biaya Masih Harus Dibayar	2.c, 20	1,642,015,201,500	1,680,539,868,084	*Accrued Expenses*
Pendapatan Diterima di Muka	21	514,156,739,741	779,674,376,969	*Unearned Revenues*
Uang Muka Diterima	22	87,857,082,699	200,081,432,606	*Advances Received*
Pinjaman Jangka Panjang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	23	1,438,691,958,647	1,494,996,624,280	*Current Maturities of Long Term Loans*
Jumlah Kewajiban Lancar		6,070,185,661,299	6,247,083,065,507	*Total Current Liabilities*
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR				***NON CURRENT LIABILITIES***
Kewajiban Pajak Tangguhan	2.p, 38	197,312,337,003	3,386,921,430	*Deferred Tax Liabilities*
Pinjaman Jangka Panjang - Setelah Dikurangi Bagian yang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	23	4,578,527,816,853	4,419,620,245,082	*Long Term Loans- Net of Current Maturities*
Obligasi Konversi	24	1,018,809,000,000	1,018,809,000,000	*Convertible Bonds*
Kewajiban Diestimasi atas Imbalan Kerja	2.o, 39	874,564,648,019	774,581,318,861	*Estimated Liabilities on Employee Benefits*
Kewajiban Tidak Lancar Lainnya	25	28,790,305,448	26,040,732,541	*Other Non Current Liabilities*
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar		6,698,004,107,323	6,242,438,217,914	*Total Non Current Liabilities*
Jumlah Kewajiban		12,768,189,768,622	12,489,521,283,421	*Total Liabilities*
HAK MINORITAS	2.b, 26	47,242,119,735	37,204,143,647	***MINORITY INTERESTS***
EKUITAS (DEFISIENSI MODAL)				***SHAREHOLDER'S EQUITY (CAPITAL DEFICIENCY)***
Modal Saham - Nilai Nominal Rp 1.000.000 per Saham Modal Dasar - 15.000.000 dan 11.540.076 Saham per 31 Desember 2008 dan 2007 Modal Ditempatkan dan Disetor - 8.152.629 dan 7.152.629 Saham per 31 Desember 2008 dan 2007	27	8,152,629,000,000	7,152,629,000,000	*Share Capital - Par Value of Rp 1,000,000 per Share Authorized Capital - 15,000,000 and 11,540,076 Shares as of December 31, 2008 and 2007 Issued and Paid-up Capital - 8,152,629 and 7,152,629 Shares as of December 31, 2008 and 2007*
Tambahan Modal Disetor	28.a	8,402,079,001	8,402,079,001	*Additional Paid-in Capital*
Surplus Revaluasi	2.k, 14	1,507,859,560,575	--	*Revaluation Surplus*
Dana Setoran Modal	28.b	--	1,000,000,000,000	*Paid-in Capital Fund*
Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan	2.d	4,529,782,396	3,675,042,053	*Translation Adjustments*
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan	2.b, 14	384,588,835,743	3,996,580,005	*Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries*
Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi atas Transaksi Lindung Nilai Arus Kas	2.q, 43	(10,782,743,044)	664,280,050	*Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge Transactions*
Akumulasi Rugi		(9,792,597,232,055)	(10,460,673,623,826)	*Accumulated Losses*
Jumlah Ekuitas (Defisiensi Modal)		254,629,282,616	(2,291,306,642,717)	*Total Shareholder's Equity (Capital Deficiency)*
JUMLAH KEWAJIBAN, HAK MINORITAS DAN EKUITAS (DEFISIENSI MODAL)		**13,070,061,170,973**	**10,235,418,784,351**	***TOTAL LIABILITIES, MINORITY INTERESTS, AND SHAREHOLDERS' EQUITY (CAPITAL DEFICIENCY)***

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

R/108.AGA/7.2/04/09

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN LABA RUGI KONSOLIDASI
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir pada
31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF INCOME
For the Years Ended
December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

	Catatan/ *Notes*	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
PENDAPATAN USAHA				***OPERATING REVENUES***
Jasa Penerbangan	2.n, 29	17,579,546,073,300	12,661,405,342,330	*Airline*
Lainnya	2.n, 29	1,821,052,024,102	1,542,556,618,125	*Others*
Jumlah Pendapatan Usaha		19,400,598,097,402	14,203,961,960,455	*Total Operating Revenues*
BEBAN USAHA				***OPERATING EXPENSES***
Operasional Penerbangan	2.n, 30	10,316,015,870,856	7,085,052,262,342	*Flight Operations*
Pemeliharaan dan Perbaikan	2.n, 31	1,867,324,404,451	1,750,441,419,082	*Maintenance and Overhaul*
Bandara	2.n, 32	1,308,783,692,010	1,107,141,240,004	*User Charges and Station Expenses*
Pelayanan Penumpang	2.n, 33	1,213,322,929,417	1,107,078,415,397	*Passenger Services*
Tiket, Penjualan dan Promosi	2.n, 34	1,503,628,999,562	1,242,092,710,649	*Ticketing, Sales and Promotion*
Administrasi dan Umum	2.n, 35	1,270,611,917,180	919,783,424,181	*General and Administrative*
Penyusutan dan Amortisasi	2.j, 2.k	414,491,395,341	477,404,867,115	*Depreciation and Amortization*
Operasional Hotel	2.n	45,327,418,121	32,148,695,297	*Hotel Operations*
Operasional Jaringan	2.n	85,873,536,446	58,427,275,232	*Network Operations*
Beban Usaha Lainnya	2.n	188,323,672,617	203,192,539,263	*Other Operating Expenses*
Jumlah Beban Usaha		18,213,703,836,001	13,982,762,848,562	*Total Operating Expenses*
LABA USAHA		1,186,894,261,401	221,199,111,893	***INCOME FROM OPERATIONS***
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN				***OTHER INCOME (EXPENSES)***
Keuntungan Penjualan Aset	14	385,621,166,612	59,370,841,108	*Gain on Sale of Property and Equipment*
Beban Bunga	2.n, 36	(365,480,925,824)	(155,551,243,365)	*Interest Expense*
Kerugian Selisih Kurs Mata Uang Asing - Bersih	2.d	(364,856,435,023)	(223,445,095,608)	*Loss on Foreign Exchange - Net*
Penghasilan Bunga	2.n	111,391,205,393	65,566,422,145	*Interest Income*
Bagian Laba Bersih Investasi Jangka Panjang	2.i, 11	9,399,705,039	3,033,129,393	*Equity in Net Income of Long Term Investments*
Pemulihan (Penurunan) Nilai Aset	2.k	(36,198,400,000)	44,339,573,054	*Recovery (Impairment) of Assets*
Pemulihan (Beban) Keusangan Persediaan		(49,864,351,796)	11,232,867,042	*Inventory Recovery (Obsolence)*
Lain-lain - Bersih	37	(101,086,150,505)	75,705,601,456	*Others - Net*
Beban Lain-lain - Bersih		(411,074,186,104)	(119,747,904,775)	*Other Expenses - Net*
LABA SEBELUM PAJAK		775,820,075,297	101,451,207,118	***INCOME BEFORE TAX***
PENGHASILAN (BEBAN) PAJAK	2.p, 38			***TAX INCOME (EXPENSES)***
Pajak Kini		(78,121,722,668)	(66,797,405,384)	*Current Tax*
Pajak Tangguhan		(18,588,930,231)	36,923,060,619	*Deferred Tax*
Jumlah Beban Pajak		(96,710,652,899)	(29,874,344,765)	*Total Tax Expenses*
LABA SEBELUM HAK MINORITAS		679,109,422,398	71,576,862,352	***INCOME BEFORE MINORITY INTEREST***
HAK MINORITAS	2.b, 26	(9,638,644,490)	(11,390,975,767)	***MINORITY INTERESTS***
LABA BERSIH		**669,470,777,908**	**60,185,886,585**	***NET INCOME***

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

R/108.AGA/7.2/04/09

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS KONSOLIDASI
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN SHAREHOLDER'S EQUITY
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

	Catatan/ *Notes*	Modal Saham/ *Share Capital* Rp	Dana Setoran Modal/ *Paid-in Capital Fund* Rp	Tambahan Modal Disetor/ *Additional Paid-in Capital* Rp	Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan/ *Translation Adjustments* Rp	Surplus Revaluasi/ *Revaluation Surplus* Rp	Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas / *Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge Transactions* Rp	Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan/ *Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries* Rp	Akumulasi Rugi/ *Accumulated Losses* Rp	Jumlah Ekuitas/ *Total Shareholders' Equity* Rp
Saldo per 31 Desember 2006		**6,826,564,000,000**	**500,000,000,000**	**8,402,079,001**	**4,477,903,120**		**(364,137,926)**	**3,996,580,005**	**(6,591,988,586,755)**	**751,087,837,445**
Modal Saham	27, 28.b	326,065,000,000	--	--	--	--	--	--	--	326,065,000,000
Dana Setoran Modal		--	500,000,000,000	--	--	--	--	--	--	500,000,000,000
Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan	2.d	--	--	--	(802,861,067)	--	--	--	--	(802,861,067)
Penyesuaian Saldo Laba pada Anak Perusahaan		--	--	--	--	--	--	--	(6,258,555,200)	(6,258,555,200)
Dampak Kumulatif Penerapan PSAK 30	4	--	--	--	--	--	--	--	(3,922,612,368,456)	(3,922,612,368,456)
Keuntungan Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas	2.p, 41	--	--	--	--	--	1,028,417,976	--	--	1,028,417,976
Laba Bersih		--	--	--	--	--	--	--	60,185,886,585	60,185,886,585
Saldo per 31 Desember 2007		**7,152,629,000,000**	**1,000,000,000,000**	**8,402,079,001**	**3,675,042,053**	**--**	**664,280,050**	**3,996,580,005**	**(10,460,673,623,826)**	**(2,291,306,642,717)**
Modal Saham	27, 28.b	1,000,000,000,000	--	--	--	--	--	--	--	1,000,000,000,000
Dana Setoran Modal	26.b	--	(1,000,000,000,000)	--	--	--	--	--	--	(1,000,000,000,000)
Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan	2.d	--	--	--	354,740,343	--	--	--	--	854,740,343
Penyesuaian Saldo Laba pada Anak Perusahaan		--	--	--	--	--	--	--	(1,394,386,137)	(1,394,386,137)
Surplus Revaluasi	2k, 14	--	--	--	--	1,507,859,560,575	--	--	--	1,507,859,560,575
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan	2.b	--	--	--	--	--	--	380,592,255,738	--	380,592,255,738
Kerugian Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas	2.p, 41	--	--	--	--	--	(11,447,023,094)	--	--	(11,447,023,094)
Laba Bersih		--	--	--	--	--	--	--	669,470,777,908	669,470,777,908
Saldo per 31 Desember 2008		**8,152,629,000,000**	**--**	**8,402,079,001**	**4,529,782,396**	**1,507,859,560,575**	**(10,782,743,044)**	**384,588,835,743**	**(9,792,597,232,055)**	**254,629,282,616**

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN ARUS KAS
KONSOLIDASI
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir pada
31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF CASH FLOWS
For the Years Ended
December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			***CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES***
Penerimaan Kas dari Pelanggan	18,751,890,646,606	13,975,593,787,540	*Cash Receipts from Customers*
Pengeluaran Kas untuk Pemasok, Karyawan, dan Pihak Ketiga	(16,825,581,656,091)	(13,034,342,250,933)	*Cash Paid to Suppliers, Employees, and Third Parties*
Kas Diperoleh dari Operasi	1,926,308,990,515	941,251,536,607	*Cash Generated from Operations*
Pembayaran Pajak	(331,246,615,789)	(242,561,603,998)	*Payment of Taxes*
Pembayaran Bunga	(210,797,828,676)	(105,784,237,361)	*Interest Paid*
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1,384,264,546,050	592,905,695,248	*Net Cash Generated from Operating Activities*
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			***CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES***
Penjualan Aset Tetap	193,868,436,402	210,740,635,630	*Proceeds from Sale of Property and Equipment*
Perolehan Investasi	(4,716,960,000)	--	*Acquisitions of Investment*
Pencairan (Penempatan) Deposito Berjangka - Bersih	(3,600,000,000)	35,306,000,000	*Withdrawal (Placement) of Time Deposits - Net*
Penerimaan Bunga	101,595,727,688	55,003,115,861	*Interest Received*
Penerimaan Dividen	7,521,414,666	9,206,787,846	*Dividend Received*
Perolehan Aset Tetap	(152,778,384,769)	(100,318,070,409)	*Acquisitions of Property and Equipment*
Pembayaran Uang Jaminan	(102,477,898,364)	(50,454,954,149)	*Payment for Security Deposits*
Uang Muka Perolehan Aset Tetap	(1,231,523,647,091)	(188,122,103,326)	*Advance for Acquisitions of Fixed Assets*
Penerimaan Lain-lain dari Aktivitas Investasi - Bersih	447,734,503	102,961,796	*Other Receipts from Investing Activities - Net*
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(1,191,663,576,965)	(28,535,626,751)	*Net Cash Used in Investing Activities*

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN ARUS KAS
KONSOLIDASI
(Lanjutan)
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir pada
31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS
OF CASH FLOWS
(Continued)
For the Years Ended
December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			***CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES***
Penerimaan Pinjaman Jangka Panjang	47,914,593,863	36,690,571,592	*Long Term Loan Received*
Pembayaran Hutang Jangka Panjang	(733,611,814,120)	(29,167,678,953)	*Payments of Long Term Liabilities*
Penerimaan Dana Setoran Modal	--	1,000,000,000,000	*Receipt of Paid - In Capital Fund*
Pengeluaran untuk Aktivitas Pendanaan Lainnya	(8,447,536,341)	(52,823,136)	*Payments for Other Financing Activities*
Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	(694,144,756,598)	1,007,470,069,503	*Net Cash Provided by (Used in) Financing Activities*
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	(501,543,787,513)	1,571,840,138,000	***NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS***
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	2,969,624,376,774	1,281,841,897,185	***CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF YEAR***
Efek Perubahan Kurs Mata Uang Asing	128,601,065,408	115,942,341,589	*Effect of Foreign Exchange Rate Changes*
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	**2,596,681,654,669**	**2,969,624,376,774**	***CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE YEAR***
AKTIVITAS YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS			***ACTIVITIES NOT AFFECTING CASH FLOWS***
Surplus Revaluasi	1,888,451,816,313	--	*Revaluation Surplus*
Properti Investasi	4,036,620,000	655,467,186	*Investment Properties*
Pinjaman Jangka Panjang	--	4,388,097,382,497	*Long Term Loan*
Keuntungan atas Pelunasan Kembali Hutang Jangka Panjang	22,683,814,655	--	*Gain on Buy-back of Long Term Liabilities*

Lihat Catatan atas Laporan Keuangan Konsolidasi yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Laporan ini

See the Accompanying Notes which are an integral part of these Consolidated Financial Statements

1. Umum / *1. General*

1.a. Pendirian

PT Garuda Indonesia (Persero) (Perusahaan) yang awalnya berbentuk Perusahaan Negara, berubah menjadi Persero berdasarkan Akta No. 8 tanggal 4 Maret 1975 dari Notaris Soeleman Ardjasasmita, SH, sebagai realisasi Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971. Perubahan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68 tanggal 26 Agustus 1975. Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta No. 51 tanggal 7 Agustus 2008 dari Sutjipto, SH, notaris di Jakarta, sebagai pengganti dari Notaris Aulia Taufani, SH, mengenai penyesuaian Anggaran Dasar dengan Undang-Undang No.40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas. Akta perubahan ini telah diterima dan dicatat oleh Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, sesuai Surat Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia No. AHU-60235.AH.01.02 tanggal 8 September 2008.

1.a. Establishment

PT Garuda Indonesia (Persero) (the Company) which was previously a State Company, based on Deed No. 8 dated March 4, 1975 of Notary Soeleman Ardjasasmita, SH, has changed into a state-owned limited liability company as a result of Government Regulation No. 67 in 1971. This change was published in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 68 dated August 26, 1975. The Company's Articles of Association have been amended several times, most recently by Deed No. 51 dated August 7, 2008 of Sutjipto, SH, notary in Jakarta, substitution of Notary, Aulia Taufani, SH, concerning the amendment of the Company's Articles of Association in accordance with the Limited Liability Company Law No.40 year 2007. This amendment has been received and registered by Ministry of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia in accordance with Letter of Minister of Justice and Human Rights No. AHU-60235.AH.01.02 dated September 8, 2008.

Tujuan pendirian Perusahaan adalah untuk melaksanakan serta menunjang program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa pengangkutan udara dan bidang lainnya yang berhubungan dengan jasa pengangkutan udara.

The objectives of the Company's establishment is to carry out and support the Government's program in economic and national development, in general, especially in air transport and other related areas.

Sesuai dengan pasal 3 Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Perusahaan terutama adalah sebagai berikut:

In accordance with article 3 of the Company's Articles of Association, the scope of its activities comprises of the followings:

1. Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri.
2. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri.
3. Pemeliharaan dan perbaikan pesawat, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga.
4. Jasa pelayanan penunjang operasional angkutan udara.
5. Jasa pelayanan sistem informasi yang berkaitan dengan pengangkutan udara.
6. Jasa konsultasi, pendidikan dan latihan yang berkaitan dengan pengangkutan udara.
7. Jasa pelayanan kesehatan bagi karyawan Perusahaan maupun untuk pihak ketiga.

1. *Scheduled air transport, both domestic and international, of commercial passengers, cargo and mail.*
2. *Non-scheduled air transport, both domestic and international, of passengers and cargo.*
3. *Maintenance and overhaul of its own and other airlines' aircrafts.*
4. *Support services related to air transport operations.*
5. *Information systems services related to air transport operations.*
6. *Consultation, educational and training services related to air transport.*
7. *Health care services for the Company's employees and other third parties.*

Perusahaan berkedudukan dan berkantor pusat di Jl. Medan Merdeka Selatan No.13, Jakarta.

The Company is domiciled and its head office is located at Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13, Jakarta.

1.b. Susunan Pengurus Perusahaan

Pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia No.KEP-78/MBU/2007 tanggal 4 Juni 2007 jo KEP – 015/MBU/2005 tanggal 16 Maret 2005, dan berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. RIS/02/MBU/2007 tanggal 31 Oktober 2007, susunan pengurus Perusahaan adalah sebagai berikut:

1.b. The Company's Management

At December 31, 2008 and 2007, based on the Decree of the Minister of State-Owned Enterprise of the Republic of Indonesia No. KEP-78/MBU/2007 dated June 4, 2007 jo KEP – 015/MBU/2005 dated March 16, 2005, and based on Extraordinary General Meeting of Shareholders No. RIS/02/MBU/2007 dated October 31, 2007, the Company's management consists of the followings:

Komisaris		***Commissioners***
Komisaris Utama	Hadiyanto	*President Commissioner*
Komisaris	Sahala Lumban Gaol	*Commissioner*
Komisaris	Wendi Aritenang Yazid	*Commissioner*
Komisaris	Abdulgani	*Commissioner*
Komisaris	Adi Rahman Adiwoso	*Commissioner*
Direksi		***Directors***
Direktur Utama	Emirsyah Satar	*President & CEO*
Direktur Keuangan	Eddy Porwanto	*EVP Finance*
Direktur Teknik	Hadinoto Soedigno	*EVP Engineering & Maintenance*
Direktur Niaga	Agus Priyanto	*EVP Commercial*
Direktur Sumber Daya Manusia & Umum	Achirina	*EVP Human Capital & Corporate Support*
Direktur Operasi	Capt. Ari Sapari	*EVP Operation*
Direktur Strategi & Teknologi Informasi	Elisa Lumbantoruan	*EVP Corporate Strategy & Information Technology*

Perusahaan memberikan kompensasi kepada pengurus Perusahaan berupa gaji, tunjangan dan insentif sebesar Rp 10.933.380.000 tahun 2008 dan Rp 7.329.786.666 tahun 2007.

The Company remunerated its management in the form of salaries, allowances and incentives for total of Rp 10,933,380,000 in 2008 and Rp 7,329,786,666 in 2007.

Pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, jumlah karyawan Perusahaan dan anak perusahaan masing-masing sebanyak 13.250 karyawan dan 12.534 karyawan.

As of December 31, 2008 and 2007, the Company and its subsidiaries have total number of employees of 13,250 and 12,534, respectively.

2. Ikhtisar Kebijakan Akuntansi Penting / *2. Summary of Significant Accounting Policies*

2.a. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi disusun dengan menggunakan prinsip dan praktik akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasi, kecuali untuk laporan arus kas, adalah dasar akrual. Mata uang pelaporan yang digunakan dalam penyusunan laporan keuangan konsolidasi adalah mata uang Rupiah, yang pengukurannya disusun berdasarkan nilai historis, kecuali beberapa akun tertentu yang disusun berdasarkan pengukuran lain sebagaimana diuraikan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut.

2.a. Consolidated Financial Statements Presentation

The consolidated financial statements have been prepared using accounting principles and practices generally accepted in Indonesia.

The consolidated financial statements, except for the consolidated statements of cash flows, are prepared under the accrual basis of accounting. The reporting currency used in the preparation of the consolidated financial statements is the Indonesian Rupiah, while the measurement basis used is the historical cost, except for certain accounts which are measured on the bases described in the related accounting policies.

Laporan arus kas konsolidasi disusun dengan menggunakan metode langsung dengan mengelompokkan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

The consolidated statements of cash flows are prepared using the direct method by classifying cash flows into operating, investing and financing activities.

2.b. Prinsip Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi meliputi laporan keuangan Perusahaan dan anak perusahaan dengan kepemilikan lebih dari 50%, baik langsung maupun tidak langsung atau Perusahaan dapat mengendalikan investasi tersebut. Saldo dan transaksi termasuk keuntungan/kerugian yang belum direalisasi atas transaksi antar perusahaan dieliminasi untuk mencerminkan posisi keuangan dan hasil usaha Perusahaan dan anak perusahaan sebagai satu kesatuan usaha.

Anak perusahaan tidak dikonsolidasikan apabila pengendalian dimaksudkan untuk sementara, karena saham anak perusahaan dibeli dengan tujuan untuk dijual atau dialihkan dalam jangka pendek; atau anak perusahaan dibatasi oleh suatu restriksi jangka panjang sehingga mempengaruhi secara signifikan kemampuannya dalam mentransfer dana kepada induk perusahaan. Anak perusahaan yang tidak dikonsolidasikan tersebut harus dipertanggungjawabkan oleh induk perusahaan sebagaimana anak perusahaan lainnya, sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 4 tentang "Laporan Keuangan Konsolidasi".

Hak minoritas adalah bagian hasil usaha dan bagian aset bersih dari anak perusahaan yang tidak dimiliki, baik secara langsung maupun tidak langsung oleh Perusahaan.

Perusahaan membukukan selisih penilaian kembali aset tetap dibandingkan nilai perolehannya yang dilakukan oleh anak perusahaan, sebagai "Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan".

2.b. Principle of Consolidation

The consolidated financial statements include the financial statements of the Company and its subsidiaries wherein the Company has direct or indirect ownership interest of more than 50% or where the Company has control over the investee. Intercompany balances and transactions, including unrealized gains or losses on intercompany transactions, are eliminated to reflect the financial position and the results of operations of the Company and its subsidiaries as one business entity.

A subsidiary is excluded from consolidation when control is intended to be temporary because the subsidiary is acquired and held exclusively with a view to its subsequent disposal in the near future; or it operates under long term restrictions which significantly impair its ability to transfer funds to the parent company. Such unconsolidated subsidiaries are accounted for by the parent company as other investments in accordance with Statement of Financial Accounting Standard (SFAS) No.4 regarding "Consolidated Financial Statements".

Minority interest is that part of the net results of operations and of net assets of a subsidiary attributable to interests which are not owned, directly or indirectly, through subsidiaries, by the parent company.

The Company recognizes the difference due to fixed assets revaluation compared to the acquisition cost conducted by the subsidiaries, as "Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries".

2.c. Penggunaan Estimasi

Penyusunan laporan keuangan konsolidasi sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah aset dan kewajiban, serta pengungkapan aset dan kewajiban kontinjensi pada tanggal laporan keuangan dan jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan.

2.c. Use of Estimates

The preparation of consolidated financial statements in conformity with accounting principles generally accepted in Indonesia requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period.

2.d. Transaksi dan Penjabaran Laporan Keuangan Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan Perusahaan dan anak perusahaan, kecuali Garuda Orient Holidays Pty. Ltd. (GOH), anak perusahaan, diselenggarakan dalam mata uang Rupiah. Transaksi-transaksi selama tahun berjalan dalam mata uang asing dicatat dengan kurs yang berlaku pada saat terjadinya transaksi. Pada tanggal neraca, aset dan kewajiban moneter dalam mata uang asing disesuaikan untuk mencerminkan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut. Keuntungan atau kerugian kurs yang timbul dibebankan dalam laporan laba rugi tahun yang bersangkutan.

Pembukuan GOH diselenggarakan dalam Dollar Australia. Untuk tujuan penyajian laporan keuangan konsolidasi, aset dan kewajiban GOH pada tanggal neraca dijabarkan masing-masing dengan menggunakan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut, sedangkan pendapatan dan beban dijabarkan dengan menggunakan kurs rata-rata. Selisih kurs yang terjadi disajikan sebagai bagian dari ekuitas pada akun "Selisih Kurs karena Penjabaran Laporan Keuangan".

2.d. Foreign Currency Transactions and Translation

The books of accounts of the Company and its subsidiaries, except of Garuda Orient Holidays Pty. Ltd. (GOH), a subsidiary, are maintained in Indonesian Rupiah. Transactions during the year involving foreign currencies are recorded at the rates of exchange prevailing at the time the transactions are made. At balance sheet date, monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are adjusted to reflect the rates of exchange prevailing at that date. The resulting gains or losses are credited or charged to current operations.

The books of accounts of GOH are maintained in Australian Dollar. For the purpose of presenting the consolidated financial statements, the assets and liabilities of GOH at balance sheet date are translated using the rates of exchange prevailing at that date, while revenues and expenses are translated using the average rates of exchange for the year. The resulting difference is presented as "Translation Adjustments" under equity.

2.e. Kas dan Setara Kas

Kas dan setara kas terdiri dari kas, bank dan semua investasi yang jatuh tempo dalam jangka waktu tiga bulan atau kurang dari tanggal perolehannya dan yang tidak dijaminkan serta tidak dibatasi penggunaannya.

2.e. Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents consist of cash on hand and in banks and all investments with maturities of three months or less from the date of placement that are not used as collateral and unrestricted.

2.f. Piutang

Piutang dinyatakan sebesar jumlah nominal setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu. Penyisihan piutang ragu-ragu dibentuk berdasarkan penelaahan terhadap masing-masing debitur pada akhir tahun.

2.f. Accounts Receivable

Accounts receivables are stated at their outstanding balance net of allowance for doubtful accounts. Allowance for doubtful accounts is estimated based on a review of the status of the individual debtor at end of year.

2.g. Persediaan

Persediaan suku cadang, persediaan umum dan jasa boga dinilai berdasarkan biaya perolehan. Biaya perolehan ditentukan dengan metode rata-rata tertimbang.

2.g. Inventories

Spare parts, general and catering inventories are stated at cost. Cost is determined using the weighted- average cost method.

2.h. Biaya Dibayar di Muka

Biaya dibayar di muka dibebankan selama masa manfaat masing-masing biaya.

2.h. Prepaid Expenses

Prepaid expenses are charged to operations over their beneficial periods.

2.i. Investasi

Deposito berjangka

Deposito berjangka yang jatuh tempo kurang dari tiga bulan namun dijaminkan dan deposito berjangka yang jatuh tempo lebih dari tiga bulan disajikan sebagai investasi jangka pendek dan dinyatakan sebesar nilai nominal.

2.i. Investments

Time deposits

Time deposits with maturities of three months or less which are pledged as securities for loans and time deposits with maturities of more than three months are presented as short-term investments and are stated at their nominal values.

Investasi pada perusahaan asosiasi

Investasi dalam saham dengan pemilikan 20% sampai dengan 50%, baik langsung maupun tidak langsung, atau Perusahaan memiliki pengaruh signifikan untuk berpartisipasi dalam keputusan yang menyangkut kebijakan keuangan serta operasi dari perusahaan tersebut tetapi bukan merupakan pengendalian terhadap kebijakan tersebut, dinyatakan sebesar biaya perolehan, ditambah atau dikurangi dengan bagian laba atau rugi perusahaan asosiasi sejak perolehan sebesar persentase kepemilikan dan dikurangi dengan dividen diterima (metode ekuitas). Bila terjadi penurunan nilai bersifat permanen, maka nilai tercatatnya dikurangi untuk mengakui penurunan tersebut yang ditentukan untuk setiap investasi secara individu dan kerugiannya dibebankan pada laporan laba rugi tahun berjalan.

Investments in associates

Investments in shares of stock with ownership interest of 20% to 50%, directly or indirectly, or where the Company is in a position to exercise significant influence, but not control, through participation in financial and operating policy decision of the investee, are accounted for using the equity method whereby the Company's proportionate share in the income or loss of the associates after the date of acquisition is added to or deducted from, and dividends received are deducted from the acquisition cost of the investments (equity method). The carrying amount of the investments is written down to recognize a permanent decline in the value of the individual investments. Any such write-down is charged directly to current operations.

2.j. Properti Investasi

Berdasarkan PSAK 13 (Revisi 2007), properti investasi, kecuali tanah, dinyatakan menurut harga perolehan dikurangi akumulasi penyusutannya. Biaya perolehan meliputi harga beli dan biaya yang berhubungan langsung agar properti tersebut siap untuk digunakan.

Sesuai dengan PSAK 13, "Properti Investasi", yang memperbolehkan suatu perusahaan untuk memilih menggunakan model biaya atau model revaluasi. Perusahaan telah memilih untuk menyajikan properti investasinya dengan model harga pasar untuk properti tanah dan metode biaya penggantian untuk properti bangunan.

Properti investasi, kecuali tanah, disusutkan dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis properti investasi yang bersangkutan sebagai berikut:

	Tahun/*Years*	
Bangunan dan Prasarana	30	*Building and Infrastructure*
Mesin dan Perlengkapan Gedung	20	*Machineries and Building Equipments*

Tanah dinyatakan berdasarkan biaya perolehan dan tidak disusutkan.

Biaya pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi pada saat terjadinya; pengeluaran yang memperpanjang masa manfaat atau memberi manfaat ekonomis di masa yang akan datang dalam bentuk peningkatan kapasitas, atau peningkatan standar kinerja dikapitalisasi. Properti Investasi yang tidak digunakan lagi atau dijual dikeluarkan dari kelompok Properti Investasi berikut akumulasi penyusutannya. Keuntungan atau kerugian dari penjualan Properti Investasi tersebut dibukukan dalam laporan laba rugi pada tahun yang bersangkutan.

2.j. Investment Properties

Based on SFAS 13 (Revised 2007), investment properties, except land, are stated at cost less accumulated depreciation. Such cost consists of acquisition cost and expenses that are directly attributable to preparing the properties for their intended use.

In accordance with SFAS 13, "Investment Property", where the standard allows a company to choose cost model or revaluation model to value its investment properties. The Company decided to choose market value model for land property and replacement cost model for building property.

Investment properties, except land, are depreciated using the straight-line method based on the estimated useful lives of the properties as follows:

Land is stated at cost and not depreciated.

The cost of maintenance and overhaul are charged to operations as incurred; expenditures which extend the useful life of the asset or result in increased future economic benefits such as increase in capacity and improvement in the quality of output or standard of performance are capitalized. When properties are retired or otherwise disposed of, their carrying values and the related accumulated depreciation are removed from the accounts and any resulting gain or loss is reflected in the current operations.

2.k. Aset Tetap

Di tahun 2007, Dewan Standar Akuntansi Keuangan menerbitkan PSAK No. 16 (Revisi 2007), "Aset Tetap". PSAK ini berlaku efektif untuk penyusunan laporan keuangan yang dimulai pada atau setelah tanggal 1 Januari 2008. Sesuai dengan PSAK 16 (Revisi 2007), Perusahaan diharuskan memilih antara metode biaya atau metode revaluasi sebagai kebijakan akuntansi untuk mengukur biaya perolehan.

Sehubungan dengan penerapan PSAK 16 (Revisi 2007), Perusahaan memilih untuk menggunakan model revaluasi untuk pengukuran aset tetap berupa pesawat, tanah dan bangunan. Aset tetap selain pesawat, tanah dan bangunan diukur dengan model biaya. Kenaikan nilai aset akibat revaluasi diakui sebagai surplus revaluasi pada bagian ekuitas.

Pada model biaya, aset tetap dinyatakan sebesar biaya perolehannya setelah dikurangi dengan akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai, jika ada. Sedangkan pada model revaluasi, aset tetap dinyatakan sebesar jumlah revaluasian, yaitu nilai wajar pada tanggal revaluasi setelah dikurangi dengan akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai yang terjadi setelah tanggal revaluasi.

Aset tetap, kecuali tanah, disusutkan dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis aset tetap yang bersangkutan sebagai berikut:

Pesawat – Setelah Dikurangi Nilai Sisa 20%		*Aircrafts – Net of Residual Value of 20%*
Airframe	12 – 15	*Airframe*
Mesin	12 – 15	*Engines*
Simulator – Setelah Dikurangi Nilai Sisa 20%	10	*Simulators – Net of Residual Value of 20%*
Rotable	12	*Rotables*
Bangunan		*Buildings*
Hanggar	40	*Hangar*
Gedung Kantor	20	*Office Building*
Kendaraan	3 – 5	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	2 – 10	*Furniture and Fixtures*

Tanah dinyatakan berdasarkan biaya perolehan dan tidak disusutkan.

Aset tetap yang tidak digunakan, dikelompokkan dalam akun "Aset Lain-lain" yang dinyatakan sebesar jumlah terendah untuk jumlah tercatat atau nilai realisasi bersih.

2.k. Property and Equipment

In 2007, the Board of Financial Accounting Standard issued Statement of Financial Accounting Standard (SFAS) no. 16 (Revised 2007), "Fixed Assets". This standard is effective for financial statements for period that starts on or after January 1, 2008. According to SFAS 16 (Revised 2007), the Company must choose between cost method or revaluation method as accounting policy to measure the acquisition cost.

In relation to the implementation of PSAK 16 (Revised 2007), the Company chooses to use revaluation method to measure the aircrafts, land and buildings. Property and equipment other than aircrafts, land and buildings are measured using cost method. The increase of asset value due to revaluation is recognized as revaluation surplus in equity.

Using cost method, property and equipment are stated at acquisition cost deducted by accumulation depreciation and accumulation impairment of assess, if any. While using revaluation method, property and equipment are stated at revaluation balance, which is fair value at revaluation date deducted by accumulation depreciation and impairment accumulation that occurred after revaluation date.

Property and equipment, except land, are depreciated using the straight-line method based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Land is stated at cost and is not depreciated.

Unused property and equipment are categorized into "Other Assets" which are stated at the lower of carrying value or net realizable value.

Biaya pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi pada saat terjadinya; pengeluaran yang memperpanjang masa manfaat atau memberi manfaat ekonomis di masa yang akan datang dalam bentuk peningkatan kapasitas, atau peningkatan standar kinerja dikapitalisasi. Aset tetap yang tidak digunakan lagi atau dijual dikeluarkan dari kelompok aset tetap berikut akumulasi penyusutannya. Keuntungan atau kerugian dari penjualan aset tetap tersebut dibukukan dalam laporan laba rugi pada tahun yang bersangkutan.

The cost of maintenance and overhaul is charged to operations as incurred; expenditures which extend the useful life of the asset or result in increased future economic benefits such as increase in capacity and improvement in the quality of output or standard of performance are capitalized. When assets are retired or otherwise disposed of, their carrying values and the related accumulated depreciation are removed from the accounts and any resulting gain or loss is reflected in the current operations.

Aset dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aset tetap yang bersangkutan pada saat aset selesai dan siap digunakan.

Construction in progress is stated at cost and transferred to the respective property and equipment accounts when completed and ready for use.

Sesuai dengan PSAK No. 48 tentang "Penurunan Nilai Aset", pada setiap tanggal neraca Perusahaan dan anak perusahaan menelaah ada atau tidaknya indikasi penurunan nilai aset. Jika terdapat indikasi penurunan nilai aset, Perusahaan harus menaksir jumlah yang dapat diperoleh kembali dari aset tersebut.

According to SFAS No. 48 regarding "Accounting for Impairment of Assets" the Company and its subsidiaries assess whether there is any indication that an asset may be impaired at each balance sheet date. If any such indication exists, the Company should estimate the recoverable amount of the asset.

Untuk pinjaman yang tidak secara khusus digunakan untuk perolehan *qualifying asset*, jumlah biaya pinjaman yang dikapitalisasi tertentu terhadap pengeluaran untuk *qualifying asset* tersebut. Tingkat kapitalisasi adalah rata-rata tertimbang dari biaya pinjaman terhadap seluruh saldo pinjaman terkait salam periode tertentu, dengan mengecualikan jumlah pinjaman yang secara khusus digunakan untuk membiayai *qualifying assets* lainnya.

For borrowings that are not specific to the acquisition of a qualifying asset, the amount to be capitalized is determined by applying a capitalization rate to the amount expended on the qualifying asset. The capitalization rate is weighted average of the borrowing costs applicable to the total borrowings outstanding during the period, excluding borrowings directly attributable to financing other qualifying assets.

Biaya-biaya setelah pengakuan awal aset diakui sebagai bagian dari nilai tercatat aset atau sebagai aset yang terpisah, sebagaimana seharusnya, hanya apabila kemungkinan besar Grup akan mendapatkan manfaat ekonomis di masa depan berkenaan dengan aset tersebut dan biaya perolehan aset dapat diukur dengan handal. Nilai komponen yang diganti tidak diakui. Biaya perbaikan dan pemeliharaan dibebankan ke dalam laporan laba rugi konsolidasian selama periode dimana biaya-biaya tersebut terjadi.

Subsequent costs are included in the assets's carrying amount or recognized as a separate asset, as appropriate, only when it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to the Group and the cost of the item can be measured reliably. The amount of the replaced part is derecognized. All other repairs and maintenance are charged to the consolidated statements of income during the period in which they are incurred.

Nilai residu dan umur manfaat aset direview dan disesuaikan, setiap tanggal neraca jika diperlukan.

The assets' residual values and useful lives are reviewed, and adjusted if appropriate, at each balance sheet date.

Apabila aset tetap tidak digunakan lagi atau dijual, maka nilai tercatat dan akumulasi penyusutannya dikeluarkan dari laporan keuangan konsolidasi dan keuntungan atau kerugian yang dihasilkan diakui dalam laporan laba rugi konsolidasi.

When assets are retired or otherwise disposed of, their carrying values and the related accumulated depreciation financial statements and the resulting gain or loss on the disposal of property and equipment is recofnised in the concolidated statements of income.

2.l. Sewa

Pada tahun 2007, Dewan Standar Akuntansi Keuangan menerbitkan PSAK No. 30 (Revisi 2007), "Sewa". PSAK ini berlaku efektif untuk penyusunan laporan keuangan yang dimulai pada atau setelah tanggal 1 Januari 2008. Sesuai dengan PSAK 30 (Revisi 2007), transaksi sewa dikelompokkan sebagai sewa pembiayaan apabila terdapat pengalihan secara substansial seluruh risiko dan manfaat yang terkait dengan kepemilikan suatu aset. Kepemilikan aset pada akhirnya dapat dialihkan, dapat juga tidak dialihkan.

Aset dan kewajiban sewa dicatat sebesar nilai yang lebih rendah antara nilai kini dari pembayaran minimum sewa atau nilai wajarnya. Aset sewa disusutkan dengan metode dan berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis yang sama dengan aset tetap sejenis (Catatan 2.k).

Transaksi sewa yang tidak memenuhi kriteria tersebut di atas diakui sebagai transaksi sewa menyewa biasa.

Pembayaran sewa harus dipisahkan antara bagian yang merupakan beban keuangan dan bagian yang merupakan pengurangan dari kewajiban sewa sehingga mencapai suatu tingkat bunga yang konstan (tetap) atas saldo kewajiban. Rental kontijen dibebankan pada periode terjadinya.

2.m. Beban Tangguhan

Biaya-biaya lain yang memberikan manfaat pada masa datang ditangguhkan dan diamortisasi dengan metode garis lurus berdasarkan masa manfaatnya.

2.n. Pengakuan Pendapatan dan Beban

Pendapatan diakui sebagai berikut:

1. Penjualan tiket penumpang dan barang diakui sebagai pendapatan pada saat penerbangan telah dilakukan. Tiket penumpang dan dokumen yang telah dijual namun belum diterbangkan dicatat sebagai pendapatan diterima di muka.
2. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka pendek diakui pada saat jasa diserahkan kepada langganan. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka panjang diakui dengan menggunakan metode persentase penyelesaian.
3. Pendapatan atas jasa perhotelan, jasa boga, biro perjalanan dan jasa sistem reservasi serta jasa lain yang berhubungan dengan penerbangan diakui sebagai pendapatan pada saat jasa diserahkan.

2.l. Leases

In 2007, the Board of Financial Accounting Standard issued Statement of Financial Accounting Standard (SFAS) no. 30 (Revision 2007), "Leases". This standard is effective for financial statements for period that starts on or after January 1, 2008. According to SFAS 30 (Revised 2007), lease transaction is categorized as finance lease if all risk and benefit related to ownership of an asset is substantially transferred. At the end, title of the respective assets may or may not be transferred.

Leased assets and lease liabilities under the finance lease method are recorded at the present value of minimum lease payment or fair value of the assets, whichever is lower. Leased assets are depreciated using the same method and estimated useful lives used for directly acquired property and equipment (Note 2.k).

Lease transactions that do not meet the above criteria are recognized as operating leases transaction.

Lease payments are apportioned between finance charges and reduction of the lease obligation so as to achieve a constant rate of interest on the remaining balance of the liability. Contigent rentals are recognized as expenses in the periods in which they are incurred.

2.m. Deferred Charges

Other expenses that have future benefits are deferred and are being amortized using the straight-line method over their beneficial periods.

2.n. Recognition of Revenues and Expenses

Revenues are recognized as follows:

1. *Passenger ticket and cargo are recognized when transportation is provided. Tickets sold for passengers and cargos are initially recorded as unearned revenues.*
2. *Revenue from short-term aircraft maintenance and overhaul contract is recognized when the service is rendered. Revenue from long-term aircraft maintenance and overhaul contracts is recognized using the percentage-of-completion method.*
3. *Revenues from hotels, catering, travel agency services, reservation system services and other services related to flight operations are recognized when the services are rendered.*

4. Pendapatan sewa diakui sesuai dengan masa manfaatnya.
5. Penghasilan bunga diakui sesuai dengan berlalunya waktu. Penghasilan dividen dari investasi jangka panjang lainnya diakui pada saat hak menerima dividen telah ditetapkan.

Beban termasuk beban pinjaman, diakui pada saat terjadi atau sesuai dengan masa manfaatnya.

2.o. Imbalan Kerja

Program Pensiun

Perusahaan dan anak perusahaan menyelenggarakan program pensiun iuran pasti atau program asuransi jaminan hari tua untuk seluruh karyawan tetapnya sesuai peraturan Perusahaan dan anak perusahaan. Kontribusi Perusahaan dan anak perusahaan dicatat sebagai beban tahun berjalan.

Imbalan Kerja Lainnya

Selain program pensiun, Perusahaan dan anak perusahaan memberikan penghargaan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan pensiun normal (manfaat purna jasa), dan penghargaan kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun (penghargaan masa kerja), sesuai dengan kebijakan Perusahaan dan anak perusahaan yang didasarkan pada Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Imbalan kerja ini merupakan manfaat pasti tanpa pendanaan, sehingga kewajiban imbalan kerja diakui dalam laporan keuangan. Biaya jasa kini diakui sebagai beban pada tahun berjalan. Biaya jasa lalu sebagai dampak perubahan asumsi aktuaria bagi karyawan aktif diakui dalam laporan laba rugi selama sisa masa kerja rata-rata karyawan tersebut.

Imbalan kerja lainnya dihitung secara aktuaria. Metode penilaian aktuaria yang digunakan untuk imbalan kerja tanpa pendanaan ini adalah metode *projected unit credit.*

Perusahaan dan anak perusahaan juga menyediakan program pemeliharaan kesehatan bagi pensiunan dan keluarganya yang memenuhi syarat. Program tersebut dikelola oleh Yayasan Kesejahteraan Pegawai Garuda Indonesia (YKPGA). Kontribusi Perusahaan dan anak perusahaan dicatat sebagai beban tahun berjalan.

Imbalan kerja atas pemutusan kontrak kerja diakui sebagai kewajiban dan beban pada saat terjadi.

4. *Rental revenue is recognized when earned over the benefited period.*
5. *Interest income is recognized when earned. Dividend income from other long term investments is recognized when the shareholders' rights to receive such dividend have been established.*

Expenses, including borrowing costs, are recognized when incurred.

2.o. *Employee Benefits*

Pension Plans

The Company and its subsidiaries established defined contribution pension plans or insurance program covering post-retirement for all their permanent employees in accordance with their policies. The contributions of the Company and its subsidiaries are charged directly to current operations.

Other Employee Benefits

In addition to the pension plan, the Company and its subsidiaries provide award to their employees who have reached normal retirement (post retirement benefit) and to employees who have already rendered 20 years of service (long service award), in accordance with the Company and its subsidiaries' policies based on Labor Law No. 13 Year 2003. Such benefits are an unfunded defined benefit hence the corresponding obligation is recorded in the financial statements. Current service cost is charged to operations in the current period. Past service cost as the effect of changes in actuarial assumption for active employees are charged to operations over the estimated average remaining working lives of employees.

Other employee benefits are actuarially determined. The actuarial method used by the actuary for the unfunded benefits is the projected unit credit method.

The Company and its subsidiaries also provide a post retirement healthcare plan for all their pensioners and their eligible dependants. The plan is managed by Yayasan Kesejahteraan Pegawai Garuda Indonesia (YKPGA). The contributions of the Company and its subsidiaries are charged directly to current operations.

Termination benefit is recognized as liability and expense when incurred.

2.p. Penghasilan (Beban) Pajak

Beban pajak kini ditentukan berdasarkan laba kena pajak dalam tahun yang bersangkutan yang dihitung berdasarkan tarif pajak yang berlaku.

Seluruh perbedaan temporer antara jumlah tercatat aset dan kewajiban dengan dasar pengenaan pajaknya diakui sebagai pajak tangguhan dengan metode kewajiban. Pajak tangguhan diukur dengan tarif pajak yang berlaku saat ini.

Saldo rugi fiskal yang dapat dikompensasi diakui sebagai aset pajak tangguhan apabila besar kemungkinan bahwa jumlah laba fiskal di masa mendatang akan memadai untuk dikompensasi.

Koreksi terhadap kewajiban perpajakan diakui saat surat ketetapan pajak diterima atau jika mengajukan keberatan, pada saat keputusan atas keberatan tersebut telah ditetapkan.

2.q. Instrumen Derivatif

Perusahaan menerapkan PSAK No. 55 (revisi 1999) mengenai "Akuntansi Instrumen Derivatif dan Aktivitas Lindung Nilai". Berdasarkan standar ini, seluruh derivatif, baik yang diperlakukan sebagai lindung nilai maupun yang bukan, harus disajikan di neraca sebagai aset atau kewajiban dengan nilai wajarnya.

Perubahan dalam nilai wajar instrumen derivatif diakui secara periodik baik di laporan laba rugi atau sebagai "keuntungan/kerugian belum direalisasi atas aktivitas lindung nilai" yang merupakan bagian terpisah dalam ekuitas, tergantung apakah suatu instrumen derivatif diperlakukan dan efektif sebagai transaksi lindung nilai.

Untuk instrumen derivatif yang diperlakukan sebagai lindung nilai atas nilai wajar, perubahan dalam nilai wajar atas transaksi yang dilindung nilainya dan instrumen derivatif, diakui dalam laporan laba rugi.

Untuk derivatif yang diperlakukan sebagai lindung nilai atas arus kas, perubahan dalam nilai wajar yang efektif dari suatu instrumen derivatif diakui sebagai "keuntungan (kerugian) belum direalisasi atas lindung nilai arus kas" pada ekuitas sampai saat transaksi yang dilindung nilainya mempengaruhi laporan laba rugi. Bagian yang tidak efektif atas perubahan nilai wajar instrumen derivatif segera diakui dalam laporan laba rugi.

2.p. *Tax Income (Expense)*

Current tax expense is determined based on the taxable income for the year computed using the prevailing tax rates.

All temporary differences between the amount of recorded assets and liabilities with the tax base of accounting for asset and liabilities are recognized as deferred taxes using liability method. Deferred tax is measured by enacted tax rate.

Accumulated fiscal loss, which can be compensated, is recognized as deferred tax asset if there is a high possibility that the amount of the future fiscal profit will be sufficient to be compensated.

Correction of tax liabilities are recognized at the time when tax assessment letter is accepted or if file objection, when the decision of proposing objections is determined.

2.q. *Derivative Financial Instruments*

The Company adopted SFAS No. 55 (revised 1999) regarding "Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities". Under this standard, all derivatives, whether designated in hedging relationships or not, are required to be recorded in the balance sheet at fair value as either assets or liabilities.

Changes in the fair value of derivative instruments are recognized periodically either in earnings or in a separate line in equity titled "unrealized gain (loss) on hedge transaction", depending on whether a derivative is designated and effective as part of a hedge transaction.

For derivatives designated as fair value hedges, changes in fair value of the hedge item and the derivative instrument are recognized in the current year statements of income.

For derivatives designated as cash flow hedges, fair value changes of the effective portion of the hedging instrument are recognized as "unrealized gain (loss) on cash flow "hedge transaction" in equity until the hedged item is recognized in earnings. The ineffective portion of the fair value changes are recognized in statement of income immediately.

Pada bulan Desember 2006, DSAK mengeluarkan PSAK 55 (Revisi 2006) Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran. Standar ini menggantikan prinsip-prinsip dasar pengakuan dan pengukuran aset keuangan yang dijelaskan dalam standar akuntansi yang diterbitkan sebelumnya. Standar harus ditetapkan secara prospektif untuk laporan keuangan yang mencangkup periode yang dimulai pada atau setelah tanggal 1 Januari 2010. Penerapan lebih dini diperkenankan.

Saat ini Perusahaan belum menerapkan PSAK 55 (Revisi 2006) tersebut diatas.

In December 2006. the Board of Financial Accounting Standard issued SFAS 55 (Revised 2006), "Financial Instrument: Recognition and Measurement". This standard supersedes the principles of financial instruments recognition and measurement prescribed in certain previously issued accounting standard. This standard should be applied prospectively for financial statements covering the periods beginning on or after January 1, 2010. Earlier application is permitted.

Currently, the Company has not implemented the respective SFAS 55 (Revised 2006).

3. Anak Perusahaan / *3. Subsidiaries*

Perusahaan memiliki penyertaan saham pada anak-anak perusahaan berikut:

The Company has ownership interests in the following subsidiaries:

Anak Perusahaan/ *Subsidiaries*	Lokasi/ *Domicile*	Kegiatan Usaha Utama/ *Main Business Activities*	Persentase Kepemilikan / *Percentage of Ownership*	Tahun Operasi Komersial/ *Operation Started*	Jumlah Aktiva/ *Total Assets* 2008	2007
			%		Rp	Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI)	Jakarta	Penyedia Jasa Sistem Komputerisasi Reservasi/ *Computerized Reservation System Provider*	95.00	1996	55,714,872,636	47,405,748,059
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)	Jakarta	Perbaikan dan Pemeliharaan Pesawat Terbang/*Aircraft Maintenance and Overhaul*	99.00	2002	1,200,916,634,472	1,038,850,907,772
PT Aerowisata dan Anak Perusahaan/ *And its Subsidiaries*	Jakarta	Hotel, Jasa Boga, Penjualan Tiket/ *Hotel, Catering, Ticketing*	99.99	1993	1,287,746,107,731	849,391,802,402
PT Mirtasari Hotel Development Corporation (MHDC) *)	Denpasar	Hotel/*Hotel*	99.99	1974	195,444,799,440	59,336,095,356
PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS) *)	Jakarta	Jasa Boga Pesawat/ *Aircraft Catering*	99.99	1974	385,567,351,193	334,105,199,789
PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi (BPWS) *)	Jakarta	Biro Perjalanan Wisata/ *Travel Agent*	99.99	1967	27,844,172,881	21,533,055,220
PT Mandira Erajasa Wahana (MEW) *)	Jakarta	Jasa Transportasi/ *Transportation Service*	99.99	1989	165,100,693,921	113,720,359,071
PT Aerojasa Perkasa (AJP) *)	Jakarta	Penjualan Tiket/*Ticketing*	99.99	1989	10,918,753,191	8,954,242,963
PT Senggigi Pratama International (SPI) *)	Lombok	Hotel	99.99	1988	103,014,518,380	36,100,291,931
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOH) *)	Sydney	Biro Perjalanan Wisata/ *Travel Agent*	100.00	1981	49,351,636,573	66,298,974,214

Anak Perusahaan/ *Subsidiaries*	Lokasi/ *Domicile*	Kegiatan Usaha Utama/ *Main Business Activities*	Persentase Kepemilikan / *Percentage of Ownership*	Tahun Operasi Komersial/ *Operation Started*	Jumlah Aktiva/ *Total Assets* 2008	2007
			%		Rp	Rp
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOH) *)	Korea	Biro Perjalanan Wisata/ *Travel Agent*	60.00	2008	4,716,960,000	--
PT Bina Inti Dinamika (BID) *)	Bandung	Hotel	61.89	1989	60,704,504,822	22,899,382,681
PT Lufthansa Systems Indonesia **)	Jakarta	Penyedia Jasa Teknologi Informasi/ *Information Technology Services*	100.00	2005	130,254,052,965	112,784,103,834

*) Kepemilikan tidak langsung/*indirect ownership*
**) *Kepemilikan langsung dan tidak langsung / Direct and Indirect ownership*

Pada tanggal 13 Mei 2004, Perusahaan mengadakan perjanjian *Joint Venture* dengan Lufthansa Systems Group GmbH (Lufthansa), untuk membentuk perusahaan *joint venture* bernama PT Lufthansa Systems Indonesia (PT LSI). Sesuai dengan Akta Pendirian PT LSI No.7 dari notaris Adrian Djuaini, SH, tanggal 9 Juni 2005, PT LSI memberikan jasa konsultasi, rekayasa sistem Teknologi Informasi (TI) dan pemeliharaan TI, kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dan industri-industri lainnya.

Atas PT LSI tersebut, Perusahaan memegang 51% dan Lufthansa memegang 49% kepemilikan, dengan nilai penyertaan awal masing-masing sebesar Rp 22.500.254.025 dan Rp 21.617.883.675. Penyertaan Perusahaan dilakukan dalam bentuk peralatan, *software, hardware, server*, dan kekayaan lain yang berhubungan dengan aplikasi TI komersial, sedangkan penyertaan Lufthansa berupa penyertaan modal secara tunai.

Sesuai Amandemen No. 3 atas *Joint Venture Agreement* No. DS/AMEND.3/PERJ/DZ-3064/2005 tanggal 30 April 2005 pasal 9, paling lambat pada 30 Juni 2007, kepemilikan Lufthansa akan ditingkatkan menjadi 51%, sementara Perusahaan akan memiliki 49% kepemilikan.

Berdasarkan akta No. 131 tanggal 29 Januari 2009 yang dibuat dihadapan Notaris Sutjipto, SH, Notaris di Jakarta, telah dilakukan pengalihan 2.276.765 lembar saham PT LSI dari Lufthansa Systems AG kepada PT Aerowisata, anak perusahaan, atau sebesar 49% dari total saham PT LSI, sehingga persentase kepemilikan Perusahaan secara langsung dan tidak langsung pada PT LSI sebesar 100% (Catatan 4).

On May 13, 2004, the Company with Lufthansa Systems Group GmbH (Lufthansa) entered into a Joint Venture Agreement to establish a joint venture company namely PT Lufthansa Systems Indonesia (PT LSI). According to the Deed of Establishment of PT LSI No. 7 of notary Adrian Djuaini, SH dated June 9, 2005, PT LSI engages in providing consultancy services and Information Technology (IT) system engineering as well as maintenance to airline companies and other industries.

The Company has 51% of ownership of PT LSI while Lufthansa has 49%, with initial investment costs of Rp 22,500,254,025 and Rp 21,617,883,675, respectively. The Company's investment is in the form of equipment, software, hardware, server, and other assets related to IT commercial application, while Lufthansa's investment is in the form of cash.

Based on the Amendment No. 3 to the Joint Venture Agreement No. DS/AMEND.3/PERJ/DZ-3064/2005 dated April 30, 2005 article 9, in no event later than on June 30, 2007, Lufthansa's ownership will be increased to 51% while the Company will have 49% of ownership.

Based on deed No. 131 dated January 29, 2009 of Notary Sutjipto, SH, notary in Jakarta, 2,276,765 shares of PT LSI have been transferred from Lufthansa Systems AG to PT Aerowisata, a subsidiary, or represents 49% of total shares of PT LSI, thus the Company's percentage of ownership in PT LSI, directly and indirectly, is 100% (Note 4).

Pada tahun 2007, Perusahaan mengajukan permohonan arbitrase kepada *Singapore International Arbitration Committee*, dimana Perusahaan menuntut, antara lain, pengakhiran perjanjian *joint venture* antara Perusahaan dan Lufthansa. Dengan adanya pengalihan saham Lufthansa Systems AG kepada PT Aerowisata, dimana persentase kepemilikan Perusahaan atas PT LSI secara langsung dan tidak langsung menjadi 100%, maka proses arbitrase tersebut dibatalkan. Pembatalan tersebut dinyatakan dalam *Settlement Agreement* antara Lufthansa Systems AG dan Perusahaan tertanggal 10 Desember 2008.

In 2007, the Company proposed an arbitration appeal to the Singapore International Arbitration Committee, wherein the Company demands, among others, the termination of joint venture agreement between the Company and Lufthansa. Due to the transfer of shares of Lufthansa Systems AG to PT Aerowisata, whereby the Company's percentage of ownership in PT LSI directly and indirectly becoming 100%, the arbitration process is therefore cancelled. The cancelation is revealed in the Settlement Agreement between Lufthansa Systems AG and the Company dated December 10, 2008.

4. Penyajian Kembali Laporan Keuangan

4. Restatement of Financial Statements

Sehubungan dengan penerapan PSAK 30 (Revisi 2007), maka transaksi sewa 6 (enam) pesawat Airbus tipe A330 yang semula diakui sebagai sewa operasi harus diperlakukan sebagai sewa pembiayaan. Perubahan kebijakan akuntansi tersebut diterapkan secara retrospektif sehingga laporan keuangan Perusahaan tahun 2007 disajikan kembali.

In relation to the implementation of SFAS 30 (Revised 2007), the lease transaction of 6 (six) aircraft Airbus type A330 that previously recognized as operating lease have to be recognized as finance lease. The respective change in accounting policy is applied retrospectively, therefore the Company's financial statements for the year 2007 is restated.

Pada tahun 2007, laporan keuangan PT Lufthansa Systems Indonesia (PT LSI), anak perusahaan, tidak dikonsolidasikan terkait dengan belum adanya kepastian mengenai kelanjutan investasi Perusahaan. Berdasarkan akta No. 131 tanggal 29 Januari 2009 yang dibuat dihadapan Notaris Sutjipto, SH, Notaris di Jakarta, telah dilakukan pengalihan 2.276.765 lembar saham PT LSI dari Lufthansa Systems AG kepada PT Aerowisata, anak perusahaan, atau sebesar 49% dari total saham PT LSI, sehingga persentase kepemilikan Perusahaan secara langsung dan tidak langsung pada PT LSI sebesar 100%. Dengan demikian maka laporan keuangan PT LSI tahun 2008 dan tahun 2007 dikonsolidasikan sehingga laporan keuangan Perusahaan tahun 2007 perlu disajikan kembali.

In 2007, the financial statements of PT Lufthansa Systems Indonesia (PT LSI), a subsidiary, are not consolidated related to the uncertainty of the continuation of the Company's investments. Based on deed No. 131 dated January 29, 2009 of Notary Sutjipto, SH, notary in Jakarta, 2,276,765 shares of PT LSI have been transferred from Lufthansa Systems AG to PT Aerowisata, a subsidiary, or represents 49% of total shares of PT LSI, thus the Company's percentage of ownership in PT LSI, directly and indirectly, is 100%. Therefore, the financial statements of PT LSI for the year 2008 and 2007 is consolidated and the Company's financial statements for the year 2007 is need restated.

Pada tahun 2008, Perusahaan telah menghitung kewajiban imbalan kerja atas Jaminan Pemeliharaan Kesehatan Pensiun (JPKP) sesuai dengan PSAK 24 (Revisi 2004). Pengakuan kewajiban tersebut dilakukan secara retrosprektif sehingga laporan keuangan Perusahaan tahun 2007 disajikan kembali.

In 2008, the Company has calculated employee benefits liabilities on Healthcare Pension Plan according to SFAS 24 (Revised 2004). The recognition of liabilities is applied retrospectively thus the Company's financial statements year 2007 are restated.

Berikut disajikan akun-akun dalam laporan keuangan 2007 sesudah dan sebelum disajikan kembali:

Accounts in the financial statements for the year 2007, after and before restatements are as follows:

	Sesudah Disajikan Kembali/ *After Restatement* Rp	Sebelum Disajikan Kembali/ *Before Restatement* Rp	
ASET			***ASSETS***
Kas dan Setara Kas	2,969,624,376,774	2,948,133,686,367	*Cash and Cash Equivalents*
Piutang Lain-lain - Bersih	12,512,606,153	9,884,771,208	*Other Receivables - Net*
Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka	907,710,434,659	867,267,224,613	*Advances and Prepaid Expenses*
Aset Pajak Tangguhan	321,089,879,100	295,875,692,406	*Deferred Tax Assets*
Investasi Jangka Panjang	111,906,821,399	149,426,688,410	*Long Term Investments*
Aset Tetap	2,924,230,117,820	2,620,905,093,866	*Property and Equipment*
Aset Lain-lain	1,345,252,372,600	1,344,665,558,626	*Other Assets*
KEWAJIBAN, HAK MINORITAS DAN EKUITAS			***LIABILITIES, MINORITY INTERESTS AND SHAREHOLDERS' EQUITY***
Hutang Pajak	89,766,060,602	84,804,782,025	*Taxes Payable*
Biaya Masih Harus Dibayar	1,680,539,868,084	1,690,175,483,288	*Accrued Expenses*
Kewajiban Pajak Tangguhan	3,386,921,430	3,386,921,430	*Deferred Tax Liabilities*
Pinjaman Jangka Panjang - Setelah Dikurangi Bagian yang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	4,419,620,245,082	31,522,862,585	*Long Term Loans- Net of Current Maturities Within one year*
Kewajiban Diestimasi atas Imbalan Kerja	774,581,318,861	704,417,397,010	*Estimated Liabilities on Employee Benefits*
Kewajiban Tidak Lancar Lainnya	26,040,732,541	21,201,702,453	*Other Non Current Liabilities*
Hak Minoritas	37,204,143,647	1,155,651,418	*Minority Interests*
Akumulasi Rugi	(10,460,673,623,826)	(6,340,186,516,222)	*Accumulated Losses*
LAPORAN LABA RUGI			***INCOME STATEMENT***
Pendapatan Usaha - Lainnya	1,542,556,618,125	1,552,084,303,029	*Operating Revenues - Others*
Operasional Penerbangan	7,085,052,262,342	7,271,032,162,126	*Flight Operations*
Tiket, Penjualan dan Promosi	1,242,092,710,649	1,345,738,650,419	*Ticketing, Sales and Promotion*
Administrasi dan Umum	919,783,424,181	919,380,939,421	*General and Administrative*
Penyusutan dan Amortisasi	477,404,867,115	345,480,505,624	*Depreciation and Amortization*
Operasional Jaringan	58,427,275,232	6,003,606,969	*Network Operations*
Beban Usaha Lainnya	203,192,539,263	136,896,768,596	*Other Operating Expenses*
Beban Bunga	(155,551,243,365)	(155,551,243,365)	*Interest Expense*
Keuntungan (Kerugian) Selisih Kurs Mata Uang Asing - Bersih	(223,445,095,608)	21,594,535,490	*Gain (Loss) on Foreign Exchange - Net*
Penghasilan Bunga	65,566,422,145	65,187,256,446	*Interest Income*
Bagian Laba Bersih Investasi Jangka Panjang	3,033,129,393	12,624,132,052	*Equity in Net Income of Long Term Investments*
Lain-lain - Bersih	75,705,601,456	84,360,127,963	*Others - Net*
Pajak Kini	(66,797,405,384)	(57,729,486,984)	*Current Tax*
Pajak Tangguhan	36,923,060,619	16,512,688,515	*Deferred Tax*
Hak Minoritas	(11,390,975,767)	(2,176,090,860)	*Minority Interests*
Laba (Rugi) Bersih	60,185,886,585	258,060,625,733	*Net Income (Loss)*

5. Kas dan Setara Kas / *5. Cash and Cash Equivalents*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Kas	17,311,655,037	25,435,798,600	***Cash on Hand***
Bank			***Cash in Banks***
Rupiah	721,176,754,193	1,224,879,823,358	*Rupiah*
USD	444,988,147,187	201,996,024,010	*USD*
Mata Uang Asing Lainnya	238,257,728,661	380,828,986,521	*Other Foreign Currencies*
Sub Jumlah	1,421,734,285,078	1,833,140,632,489	*Sub Total*
Deposito Berjangka			***Time Deposits***
Rupiah			*Rupiah*
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	637,967,000,000	46,790,000,000	*PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk*
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	230,272,700,000	18,710,000,000	*PT Bank Mandiri (Persero) Tbk*
PT Bank CIMB Niaga Tbk	86,870,000,000	144,973,900,000	*PT Bank CIMB Niaga Tbk*
PT Bank Bukopin Tbk	45,190,000,000	55,070,000,000	*PT Bank Bukopin Tbk*
PT Bank Mega Tbk	29,700,000,000	48,900,000,000	*PT Bank Mega Tbk*
PT Bank Permata Tbk	14,500,000,000	25,000,000,000	*PT Bank Permata Tbk*
PT Bank Mega Syariah Tbk	8,188,056,770	--	*PT Bank Mega Syariah Tbk*
PT Bank Export Indonesia	5,000,000,000	17,500,000,000	*PT Bank Export Indonesia*
PT Bank Himpunan Saudara	4,000,000,000	4,300,000,000	*PT Bank Himpunan Saudara*
PT Bank International Indonesia Tbk	2,053,332,566	1,000,000,000	*PT Bank International Indonesia Tbk*
Citibank NA	1,960,000,000	665,000,000	*Citibank NA*
PT Bank Rakyat Indonesia (Persero)Tbk	--	210,000,000,000	*PT Bank Rakyat Indonesia (Persero)Tbk*
PT Bank Pembangunan Daerah Jatim	--	775,000,000	*PT Bank Pembangunan Daerah Jatim*
Mata Uang Asing			*Foreign Currencies*
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk - USD	95,681,100,000	499,012,796,520	*PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk - USD*
PT Bank Mega - USD	11,679,999,927	--	*PT Bank Mega - USD*
PT Bank Artha Graha - USD	1,009,180,328	--	*PT Bank Artha Graha - USD*
Citibank NA - USD	876,000,000	--	*Citibank NA - USD*
National Australian Bank - AUD	--	42,845,187,765	*National Australian Bank - AUD*
Bank of China - CNY	--	12,698,800,000	*Bank of China - CNY*
The Nassau Bank - USD	--	1,318,660,000	*The Nassau Bank - USD*
Industrial and Commercial Bank of China - CNY	--	6,349,400,000	*Industrial and Commercial Bank of China - CNY*
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk - USD	--	575,000,000	*PT Bank Mandiri (Persero) Tbk - USD*
Sub Jumlah	1,174,947,369,591	1,136,483,744,285	*Sub Total*
Jumlah	**2,596,681,654,669**	**2,969,624,376,774**	***Total***
Tingkat bunga per tahun deposito berjangka:			*Interest rates per annum of time deposits:*
Rupiah	7.5% - 13.5%	8% - 8.25%	*Rupiah*
USD	3.75% - 6%	3.55% - 4.73%	*USD*
AUD	--	6.5%	*AUD*
CNY	--	2.88%	*CNY*

6. Investasi Jangka Pendek / *6. Short Term Investments*

	2008 Rp	2007 Rp	
Deposito Berjangka			***Time Deposits***
PT Bank CIMB Niaga Tbk - Rupiah	11,000,000,000	11,621,654,000	*PT Bank CIMB Niaga Tbk - Rupiah*
Citibank N.A. - Rupiah	3,600,000,000	--	*Citibank N.A. - Rupiah*
Jumlah	**14,600,000,000**	**11,621,654,000**	***Total***
Tingkat bunga per tahun			*Interest rates per annum*
Rupiah	8.34% - 10.14%	7.60% - 7.75%	*Rupiah*

Deposito berjangka pada PT Bank CIMB Niaga Tbk digunakan sebagai jaminan atas pinjaman PT Mandira Erajasa Wahana, anak perusahaan PT Aerowisata (Catatan 23).

Time deposit in PT Bank CIMB Niaga Tbk is used as collateral for loans of PT Mandira Erajasa Wahana, subsidiary of PT Aerowisata (Note 23).

Deposito berjangka pada Citibank N.A merupakan deposito dengan jangka waktu lebih dari 3 (tiga) bulan yang dimiliki oleh PT Lufthansa System Indonesia, anak perusahaan.

Time deposit in Citibank N.A is deposit with 3 (three) months term of PT Lufthansa System Indonesia, subsidiary.

7. Piutang / *7. Account Receivables*

Piutang Usaha / ***a. Trade Receivables***

	2008 Rp	2007 Rp	
Jasa Penerbangan			***Airline***
Agen Penumpang	436,339,200,668	539,630,789,542	*Passenger Agents*
Agen Kargo	72,817,570,709	84,184,156,919	*Cargo Agents*
Perusahaan Penerbangan	30,398,176,654	167,682,154,203	*Airlines*
Kartu Kredit	22,910,466,000	14,975,004,070	*Credit Cards*
Pos	8,049,205,717	5,197,061,642	*Mail*
Lain-lain	80,890,517,082	164,469,087,901	*Others*
Sub Jumlah	651,405,136,830	976,138,254,277	*Sub total*
Non Jasa Penerbangan	509,250,639,496	386,003,807,463	*Non Airline*
Jumlah	1,160,655,776,326	1,362,142,061,740	*Total*
Penyisihan Piutang Ragu-ragu	(320,026,415,401)	(260,572,903,748)	*Allowance for Doubtful Accounts*
Jumlah - Bersih	**840,629,360,925**	**1,101,569,157,992**	***Total - Net***

Dalam piutang usaha termasuk piutang dari pihak hubungan istimewa:

Included in trade receivables are receivables from related parties as follows:

	2008 Rp	2007 Rp	
PT Gapura Angkasa	11.078.294.997	14.611.937.311	*PT Gapura Angkasa*
Abacus International Pte Ltd	3,363,427,515	5,240,757,548	*Abacus International Pte Ltd*
Jumlah	**14,441,722,512**	**19,852,694,859**	***Total***

Perubahan penyisihan piutang ragu-ragu adalah sebagai berikut:

Changes in the allowance for doubtful accounts are as follows:

	2008 Rp	2007 Rp	
Saldo Awal	260,572,903,748	260,591,672,003	*Balance at Beginning of Year*
Perubahan Bersih Selama Tahun Berjalan	59,453,511,653	(18,768,255)	*Net Changes for the Year*
Saldo Akhir	**320,026,415,401**	**260,572,903,748**	***Balance at End of Year***

Penyisihan piutang ragu-ragu dibentuk berdasarkan persentase tertentu atas piutang yang telah jatuh tempo. Manajemen berpendapat bahwa penyisihan piutang ragu-ragu cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul akibat tidak tertagihnya piutang.

Allowance for doubtful accounts is calculated based on certain percentages of past-due receivables. The management believes that the allowance for doubtful accounts is adequate to cover possible losses on uncollectible accounts.

a. Piutang Lain-lain

Akun ini terdiri dari piutang karyawan, pendapatan bunga yang masih harus diterima, piutang sewa ruangan, gudang, dan piutang atas penjualan tanah dan bangunan kepada Kementerian Negara BUMN sebesar Rp 47.449.520.000 (Catatan 22).

b. Other Receivables

This account represents employee receivables, interest receivable, receivable from space, warehouse rental, and receivable due to the sale of land and building to Ministry of State-Owned Entreprice amounted to Rp 47,449,520,000 (Note 22).

8. Persediaan / *8. Inventories*

	2008 Rp	2007 Rp	
Suku Cadang	495,127,786,405	353,872,572,377	*Spare Parts*
Barang Dalam Perjalanan	26,719,684	591,640,694	*Goods in Transit*
Persediaan Umum			*General Inventories*
Jasa Boga	36,694,073,460	25,754,403,919	*Catering*
Dokumen	5,849,377,637	5,058,243,020	*Document*
Lain-lain	18,255,090,839	14,826,140,705	*Others*
Jumlah	555,953,048,025	400,103,000,715	*Total*
Penyisihan Persediaan Usang	(39,844,026,897)	(3,124,254,384)	*Allowance for Obsolescence*
Jumlah - Bersih	**516,109,021,128**	**396,978,746,331**	***Total - Net***

Perubahan penyisihan persediaan usang adalah sebagai berikut:

Changes in the allowance for obsolescence of inventories are as follows:

	2008 Rp	2007 Rp	
Saldo Awal	3,124,254,384	14,435,537,662	*Balance at Beginning of Year*
Perubahan Bersih Selama Tahun Berjalan	36,719,772,513	(11,311,283,278)	*Net Changes for the Year*
Saldo Akhir	**39,844,026,897**	**3,124,254,384**	***Balance at End of Year***

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASI (Lanjutan)
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL
STATEMENTS(Continued)
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan persediaan usang tersebut adalah cukup.

Management believes that the allowance for obsolescence of inventories is adequate.

Pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, persediaan telah diasuransikan dengan nilai pertanggungan yang memadai untuk menutupi kemungkinan kerugian yang dialami Perusahaan dan anak perusahaan.

At December 31, 2008 and 2007, inventories are insured with adequate coverage to cover possible losses to the Company and its subsidiaries.

Persediaan tertentu dari PT Aerowisata, anak perusahaan telah dijaminkan untuk memperoleh fasilitas pinjaman (Catatan 23).

Certain inventories of PT Aerowisata, subsidiary has collaterized for obtaining credit facility (Note 23).

9. Pajak Dibayar di Muka / *9. Prepaid Taxes*

	2008 Rp	2007 Rp	
Perusahaan			*The Company*
Taksiran Pajak Penghasilan Badan			*Estimated Overpayment of Corporate*
Lebih Bayar			*Income Tax*
Tahun 2008	21,305,203,781	--	*Year 2008*
Tahun 2007	6,448,157,181	6,450,900,722	*Year 2007*
Tahun 2006	--	6,372,924,243	*Year 2006*
Anak Perusahaan			*Subsidiaries*
Taksiran Pajak Penghasilan Badan			*Estimated Overpayment of Corporate*
Lebih Bayar	18,687,657,836	26,514,679,089	*Income Tax*
Pajak Pertambahan Nilai	391,174,390	1,882,382,236	*Value Added Tax*
Jumlah	**46,832,193,188**	**41,220,886,290**	***Total***

Pada tahun 2008, Perusahaan telah menerima Surat Ketetapan Pajak (SKP) atas pemeriksaan pajak oleh Kantor Pemeriksaan Pajak (KPP) BUMN untuk tahun fiskal 2006, yang terdiri atas Surat Ketetapan Kurang Bayar (SKPKB) PPh Pasal 21 sebesar Rp 509.617.020, Surat Ketetapan Pajak Nihil (SKPN) PPh Pasal 23, SKPN Pasal 26, SKPN Pasal 4 Ayat 2, Surat Ketetapan Pajak Lebih Bayar (SKPLB) PPh Badan sebesar Rp 5.572.561.206, dan SKPKB Pajak Pertambahan Nilai (PPN) sebesar Rp 17.549.334.871. Selain itu Perusahaan juga menerima SKP atas pemeriksaan pajak oleh KPP Tangerang untuk tahun fiskal 2005, yang terdiri atas SKPN PPh Pasal 21, SKPN PPh Pasal 22, SKPN PPh Pasal 23, dan SKPN PPh Pasal 4 Ayat 2.

In 2008, the Company has received Tax Assesment Letters from State-Owned Enterprise's Tax Office for the fiscal year 2006, which consists of Tax Assesment Letter for Underpayment of Tax Article 21 amounting Rp 509,617,020, Tax Assesment Letter Nil of Tax Article 23, Tax Assesment Letter Nil of Tax Article 26, Tax Assesment Letter Nil of Tax Article 4(2), Tax Assesment Letter of Overpayment of Corporate Income Tax amounting to Rp 5,572,561,206, and 23, Tax Assesment Letter Nil of Income Tax Article 4(2), and Tax Assesment Letter for Underpayment of Value Added Tax amounting to Rp 17,549,334,871. Instead of above, the Company also received Tax Assesment Letter from Tangerang Tax Office for the fiscal year 2005, which consists of Tax Assesment Letter Nil of Tax Article 21, Tax Assesment Letter Nil of Tax Article 22, Tax Assesment Letter Nil of Tax Article 23, and Tax Assesment Letter Nil of Tax Article 4(2).

Perusahaan telah memindahkanbukukan kelebihan pembayaran pajak penghasilan tahun fiskal 2006, untuk pasal 22 sebesar Rp 1.159.090.909 dan pajak penghasilan badan sebesar Rp 5.572.561.206 serta untuk kelebihan pembayaran pajak penghasilan pasal 22 masa fiskal Juli 2007 sebesar Rp 545.454.546.

The Company overbooked the overpayment of income tax article 22 of fiscal period 2006 amounting to Rp 1,159,090,909 and corporate income tax amounting to Rp 5,572,561,206 and for the overpayment of income tax article 22 of fiscal period July 2007, amounting to Rp 545,545,546.

10. Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka — *10. Advances and Prepaid Expenses*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Bahan Bakar	232,276,510,831	282,361,881,678	*Fuel*
Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat	256,111,993,054	435,622,545,787	*Aircraft Maintenance and Overhaul*
Sewa Pesawat	109,254,540,969	130,494,480,728	*Aircraft Rental*
Suku Cadang	70,924,202,206	18,569,417,412	*Spare Parts*
Sewa Gedung	8,151,050,881	7,741,335,256	*Building Rental*
Perjalanan Dinas	9,203,851,745	7,604,953,461	*Duty Trip*
Asuransi	4,724,186,621	1,482,664,291	*Insurance*
Lain-lain	31,710,752,482	23,833,156,046	*Others*
Jumlah	**722,357,088,789**	**907,710,434,659**	***Total***

11. Investasi Jangka Panjang — *11. Long Term Investments*

Investasi jangka panjang terdiri dari penyertaan pada perusahaan asosiasi, secara langsung dan tidak langsung, sebagai berikut:

Long term investments consist of investments in associate companies, directly and indirectly, as follows:

	Persentase Kepemilikan/ *Percentage of Ownership* %	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	Domisili/ *Domicile*	Aktivitas Utama/ *Main Activity*
Kepemilikan Langsung/ *Direct Ownership*					
PT Gapura Angkasa	37.5	111,681,709,389	103,668,644,216	Jakarta	Jasa *Ground Handling / Ground Handling Services*
Kepemilikan Tidak Langsung Melalui PT Aerowisata/ *Indirect Ownership through PT Aerowisata*					
PT Aeroprima	40	6,729,531,426	6,041,704,058	Jakarta	Jasa Boga/ *Catering Services*
PT Aeronurti Catering Services	45	1,914,619,883	2,196,473,125	Jakarta	Jasa Boga/ *Catering Services*
Jumlah		**120,325,860,698**	**111,906,821,399**		***Total***

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASI (Lanjutan)
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL
STATEMENTS(Continued)
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

Mutasi investasi pada perusahaan asosiasi adalah sebagai berikut:

The changes in investments in associates companies are as follows:

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Saldo Awal	111,906,821,399	110,101,653,801	*Balance at Beginning of Year*
Perubahan Tahun Berjalan			*Changes During the Year*
Penyesuaian Saldo Laba	232,273,763	(1,125,000,000)	*Prior Year Adjustments*
Bagian Laba Bersih	9,399,705,039	3,033,129,393	*Equity in Net Profit*
Dividen	(1,071,189,503)	(102,961,795)	*Dividend*
Tantiem	(141,750,000)	--	*Tantiem*
Saldo Akhir	**120,325,860,698**	**111,906,821,399**	***Balance at End of Year***

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
PT Gapura Angkasa	111,681,709,389	103,668,644,216	*PT Gapura Angkasa*
PT Aeroprima	6,729,531,425	6,041,704,058	*PT Aeroprima*
PT Aeronurti Catering Services	1,914,619,884	2,196,473,125	*PT Aeronurti Catering Services*
	120,325,860,698	**111,906,821,399**	

Perubahan saldo investasi pada masing-masing perusahaan asosiasi adalah sebagai berikut:

The changes in investments in associates are as follows:

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
PT Gapura Angkasa			*PT Gapura Angkasa*
Saldo Awal	103,668,644,216	101,958,290,441	*Balance at Beginning of Year*
Penyesuaian Saldo Laba	232,273,763	(1,125,000,000)	*Prior Year Adjustments*
Bagian Laba Bersih	8,691,291,410	2,835,353,775	*Equity in Net Profit*
Dividen	(768,750,000)	--	*Dividend*
Tantiem	(141,750,000)	--	*Tantiem*
Saldo Akhir	**111,681,709,389**	**103,668,644,216**	***Balance at End of Year***

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
PT Aeroprima			*PT Aeroprima*
Saldo Awal	6,041,704,058	5,633,903,765	*Balance at Beginning of Year*
Bagian Laba Bersih	990,266,870	510,762,088	*Equity in Net Profit*
Dividen	(302,439,503)	(102,961,795)	*Dividend*
Saldo Akhir	**6,729,531,425**	**6,041,704,058**	***Balance at End of Year***
PT Aeronurti Catering Services			*PT Aeronurti Catering Services*
Saldo Awal	2,196,473,125	2,509,459,595	*Balance at Beginning of Year*
Bagian Rugi Bersih	(281,853,241)	(312,986,470)	*Equity in Net Loss*
Saldo Akhir	**1,914,619,884**	**2,196,473,125**	***Balance at End of Year***

12. Investasi Jangka Panjang Lainnya / *12. Other Long Term Investments*

Investasi jangka panjang terdiri dari penyertaan pada perusahaan asosiasi, secara langsung dan tidak langsung, sebagai berikut:

Long term investments consist of investments in associates, directly and indirectly, as follows:

	Domisili/ *Domicile*	Jumlah/ *Total*		Persentase Kepemilikan/ *Percentage of Ownership*	
		2008	2007	2008	2007
		Rp	Rp	%	%
Kepemilikan Langsung/ *Direct Ownership*					
PT Merpati Nusantara Airlines	Jakarta	59,088,507,084	59,088,507,084	4.21	4.21
Papas Limited	Hongkong	3,642,432,474	3,642,432,474	17.65	17.65
Abacus International Holdings Ltd	Singapura/ *Singapore*	3,524,943,554	3,524,943,554	1.96	1.96
Kepemilikan Tidak Langsung Melalui PT Aerowisata/ *Indirect Ownership Through PT Aerowisata*					
PT Nusa Dua Graha International	Bali	12.110.450.000	12.110.450.000	8	8
PT Arthaloka Indonesia	Jakarta	5,115,266,951	5,115,266,951	3	3
PT Bumi Minang Padang Plaza	Padang	3,000,000,000	3,000,000,000	10	10
Garuda Orient Holidays	Jepang/ *Japan*	427,212,609	427,212,608	10	10
Garuda Orient Holidays	Korea/ *Korea*	4,716,960,000	--	60	--
PT Belitung Inti Permai	Belitung	--	--	100	100
Jumlah/*Total*		**91,625,772,672**	**86,908,812,671**		

Sesuai dengan Memorandum of Understanding (MOU) tanggal 29 Oktober 2008, PT Aerowisata, anak perusahaan, membentuk perusahaan *joint venture* dengan pihak ketiga dengan nama Garuda Orient Holidays Korea (GOH Korea) dengan komposisi kepemilikan PT Aerowisata sebesar 60% dan pihak ketiga sebesar 40%. GOH Korea hingga tanggal 31 Desember 2008 belum beroperasi secara komersial sehingga laporan keuangannya belum dikonsolidasikan dalam laporan keuangan Perusahaan.

In accordance with the Memorandum of Understanding (MOU) on 29 October 2008, PT Aerowisata, a subsidiary, formed a joint venture company with the third party with the name of Garuda Orient Holidays Korea (GOH Korea) with a composition of 60% of PT Aerowisata and other third party of 40%. GOH Korea until 31 December 2008 have not yet operated commercially so that its financial statements have not been consolidated to the Company's financial statements.

Pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, PT Aerowisata, anak perusahaan, memiliki penyertaan saham pada PT Belitung Inti Permai yang nilainya telah diturunkan menjadi nihil. Manajemen anak perusahaan berpendapat bahwa investasi ini tidak terpulihkan karena pembangunan Hotel Belitung Beach telah terhenti sejak tahun 1994. Biaya perolehan awal investasi ini sebesar Rp 2.059.740.000. Penurunan permanen nilai penyertaan pada PT Belitung Inti Permai (BIP) tersebut dibentuk karena tidak adanya kejelasan tentang kelangsungan usaha BIP dan kelanjutan proyek pembangunan Hotel Belitung Beach, suatu proyek yang dibangun BIP dengan pendanaan dari kredit Bank Bumi Daya (sekarang Bank Mandiri).

As of December 31, 2008 and 2007, PT Aerowisata, subsidiary, has investment in shares of PT Belitung Inti Permai which was impaired to nil. The subsidiary's management believes that this investment will not be recovered as the development of Belitung Beach Hotel had been stopped since 1994. The initial acquisition cost of the investment amounted to Rp 2,059,740,000. Permanent declining in the value of investment in the PT Belitung Inti Permai (BIP was formed because of lack of clarity about the business of BIP and the continuation of development projects Belitung Beach Hotel, a project that was built with funding from credit Bank Bumi Daya (now Bank Mandiri).

13. Properti Investasi / *13. Investment Properties*

Tahun 2008	Tanah/ *Land*	Bangunan/ *Building*	Jumlah/ *Total*	***Year 2008***
Nilai Perolehan				*Acquisition Cost*
Saldo Awal Tahun	596,803,659	29,331,763	626,135,422	*Beginning Balance*
Penambahan	--	--	--	*Additions*
Pengurangan	--	--	--	*Deductions*
Selisih Nilai Wajar Properti Investasi	2,121,196,341	1,289,288,237	3,410,484,578	*Difference in the Market Value of Investment Property*
Nilai Tercatat	**2,718,000,000**	**1,318,620,000**	**4,036,620,000**	***Carrying Amount***

Tahun 2007	Tanah/ *Land*	Bangunan/ *Building*	Jumlah/ *Total*	***Year 2007***
Nilai Perolehan				*Acquisition Cost*
Saldo Awal Tahun	596,803,659	586,635,264	1,183,438,923	*Beginning Balance*
Penambahan	--	--	--	*Additions*
Pengurangan	--	--	--	*Deductions*
Nilai Tercatat	596,803,659	586,635,264	1,183,438,923	*Carrying Amount*
Akumulasi Penyusutan				*Accumulated Depreciation*
Saldo Awal Tahun	--	498,639,974	498,639,974	*Beginning Balance*
Penambahan	--	29,331,763	29,331,763	*Additions*
Pengurangan	--	--	--	*Deductions*
Saldo Akhir	--	527,971,737	527,971,737	*Ending Balance*
Nilai Tercatat	**596,803,659**	**58,663,527**	**655,467,186**	***Carrying Amount***

PT Aerowisata dan anak perusahaan mempunyai properti investasi masing-masing berupa tanah di Jl. Taman Giri, Banjar Mumbul, Badung - Bali berupa tanah dan bangunan yang terletak di Jalan Danau Tamblingan No. 27, Sanur, Denpasar, Bali.

PT Aerowisata and a subsidiaries, have investment properties in land, located in Jl. Taman Giri, Banjar Mumbul, Badung – Bali in land and building, located in Jalan Danau Tamblingan No. 27, Sanur, Denpasar, Bali, respectively.

PT Aerowisata menggunakan model nilai wajar untuk mengukur properti investasinya. Revaluasi dilakukan per tanggal 18 Desember 2008 dan tanggal 3 Desember 2008 untuk tanah dan bangunan anak perusahaan oleh penilai independen PT Inti Utama Penilai dengan menggunakan metode harga pasar untuk properti tanah dan metode biaya penggantian untuk properti bangunan.

PT Aerowisata is using fair value method to recognize its investment properties. Revaluation is held on December 18, 2008 and on December 3, 2008 for subsidiaries' land and building. It is conducted by PT Inti Utama Penilai using market value method for land properties and replacement cost method for building properties.

14. Aset Tetap / *14. Property and Equipment*

	31 Desember 2008/*December 31, 2008*						
	1 Januari/ *January 1*, 2008	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deductions*	Koreksi/ *Corrections*	Revaluasi/ *Revaluations*	31 Desember/ *December 31*, 2008	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya Perolehan							***Acquisition Cost***
Pesawat Udara							*Aircrafts*
Airframe	3,428,137,850,898	--	--	--	(307,629,429,745)	3,120,508,421,153	*Airframes*
Mesin	1,015,513,140,434	--	--	--	1,509,138,996,234	2,524,652,136,668	*Engines*
Simulator	187,990,679,820	--	--	--	--	187,990,679,820	*Simulators*
Rotable	407,321,579,750	59,857,601,517	--	--	--	467,179,181,267	*Rotables*
Tanah	69,686,863,923	4,268,030,709	22,991,614,750	--	636,064,487,460	687,027,767,342	*Land*
Bangunan	499,979,650,864	3,471,299,905	34,127,710,634	970,600,000	468,872,642,896	939,166,483,031	*Buildings*
Kendaraan	315,717,025,742	38,032,806,053	18,769,852,295	--	--	334,979,979,500	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	672,169,085,092	71,330,321,320	9,259,663,078	2,852,637,000	--	737,092,380,334	*Furniture and Fixtures*
Sub Jumlah	6,596,515,876,523	176,960,059,504	85,148,840,757	3,823,237,000	2,306,446,696,845	8,998,597,029,115	*Sub Total*
Aset dalam							
Penyelesaian	14,243,767,340	61,935,662,452	--	(2,852,637,000)	--	73,326,792,792	*Assets under Construction*
Aset Sewa Pembiayaan							*Leased Assets*
Pesawat Udara	1,364,136,840,110	--	--	--	--	1,364,136,840,110	*Aircrafts*
Kendaraan	394,882,691	--	17,840,438	--	--	377,042,253	*Vehicles*
Jumlah	7,975,291,366,664	238,895,721,956	85,166,681,195	970,600,000	2,306,446,696,845	10,436,437,704,270	*Total*
Akumulasi Penyusutan							***Accumulated Depreciation***
Pesawat Udara							*Aircrafts*
Airframe	1,885,791,921,234	204,177,670,715	--	--	--	2,089,969,591,949	*Airframes*
Mesin	528,637,247,055	62,244,889,613	--	--	--	590,882,136,668	*Engines*
Simulator	113,669,707,316	11,635,411,738	--	--	--	125,305,119,054	*Simulators*
Rotable	260,506,560,934	23,533,509,034	--	--	--	284,040,069,968	*Rotables*
Bangunan	369,796,448,717	14,423,913,851	33,917,831,410	--	--	350,302,531,158	*Buildings*
Kendaraan	240,861,194,248	20,905,243,272	15,294,619,076	--	--	246,471,818,444	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	560,299,356,793	47,256,605,117	6,945,152,932	--	--	600,610,808,977	*Furniture and Fixtures*
Sub Jumlah	3,959,562,436,297	384,177,243,339	56,157,603,418	--	--	4,287,582,076,218	*Sub Total*
Aset Sewa Pembiayaan							*Leased Assets*
Pesawat Udara	1,091,309,472,088	30,314,152,002	--	--	--	1,121,623,624,090	*Aircrafts*
Kendaraan	189,340,459	--	164,783,009	--	--	24,557,450	*Vehicles*
Jumlah	5,051,061,248,844	414,491,395,341	56,322,386,427	--	--	5,409,230,257,758	*Total*
Nilai Buku	**2,924,230,117,820**					**5,027,207,446,511**	***Book Value***

	31 Desember 2007/*December 31, 2007*						
	1 Januari/ *January 1*, 2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4*)	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deductions*	Reklasifikasi *Reclassification*	Revaluasi/ *Revaluations*	31 Desember/ *December 31*, 2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4*)	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya Perolehan							***Acquisition Cost***
Pesawat Udara							*Aircrafts*
Airframe	3,565,084,653,258	--	136,946,802,360	--	--	3,428,137,850,898	*Airframes*
Mesin	1,040,076,303,961	--	24,563,163,527	--	--	1,015,513,140,434	*Engines*
Simulator	187,990,679,820	--	--	--	--	187,990,679,820	*Simulators*
Rotable	404,919,480,270	2,777,289,480	375,190,000	--	--	407,321,579,750	*Rotables*
Tanah	65,964,136,650	3,722,727,273	--	--	--	69,686,863,923	*Land*
Bangunan	497,910,228,518	362,799,550	--	1,706,622,796	--	499,979,650,864	*Buildings*
Kendaraan	293,005,585,708	48,007,999,457	26,984,195,787	1,687,636,364	--	315,717,025,742	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	630,214,307,702	44,761,246,802	7,599,851,230	4,793,381,818	--	672,169,085,092	*Furniture and Fixtures*
Sub Jumlah	6,685,165,375,887	99,632,062,562	196,469,202,904	8,187,640,978	--	6,596,515,876,523	*Sub Total*
Aset dalam							
Penyelesaian	18,696,103,382	3,735,304,936	--	(8,187,640,978)	--	14,243,767,340	*Assets under Construction*
Aset Sewa Pembiayaan							*Leased Assets*
Pesawat Udara	1,364,136,840,110	--	--	--	--	1,364,136,840,110	*Aircrafts*
Kendaraan	394,882,691	--	--	--	--	394,882,691	*Vehicles*
Jumlah	8,068,393,202,070	103,367,367,498	196,469,202,904	--	--	7,975,291,366,664	*Total*
Akumulasi Penyusutan							***Accumulated Depreciation***
Pesawat Udara							*Aircrafts*
Airframe	1,815,348,856,912	207,389,866,682	136,946,802,360	--	--	1,885,791,921,234	*Airframes*
Mesin	490,494,829,375	62,705,581,207	24,563,163,527	--	--	528,637,247,055	*Engines*
Simulator	102,034,295,578	11,635,411,738	--	--	--	113,669,707,316	*Simulators*
Rotable	236,249,828,742	24,256,732,192	--	--	--	260,506,560,934	*Rotables*
Bangunan	354,058,603,598	15,737,845,119	--	--	--	369,796,448,717	*Buildings*
Kendaraan	246,671,591,463	20,908,130,503	26,718,527,718	--	--	240,861,194,248	*Vehicles*
Inventaris dan Peralatan	518,638,871,168	43,751,691,789	2,091,206,164	--	--	560,299,356,793	*Furniture and Fixtures*
Sub Jumlah	3,763,496,876,836	386,385,259,230	190,319,699,769	--	--	3,959,562,436,297	*Sub Total*
Aset Sewa Pembiavaan							*Leased Assets*
Pesawat Udara	1,000,367,016,081	90,942,456,007	--	--	--	1,091,309,472,088	*Aircrafts*
Kendaraan	112,188,487	77,151,972	--	--	--	189,340,459	*Vehicles*
Jumlah	4,763,976,081,404	477,404,867,209	190,319,699,769	--	--	5,051,061,248,844	*Total*
Nilai Buku	**3,304,417,120,666**					**2,924,230,117,820**	***Book Value***

Pada bulan Desember 2008, Perusahaan dan anak perusahaan melakukan penilaian kembali atas pesawat, tanah, bangunan. Penilaian kembali dilakukan oleh penilai independen menggunakan pendekatan harga pasar untuk aset tanah dan metode biaya penggantian untuk aset bangunan. Perusahaan dan anak perusahaan membukukan keuntungan atas penilaian kembali aset tetap sebesar Rp 1.888.451.816.313 sebagai bagian dari ekuitas.

In 2008, the Company and its subsidiaries revaluate its aircrafts, land, building. The revaluation is conducted by independent appraisal using market value approach for land and replacement cost method for building. The Company's and subsidiaries have recorded gain on revaluation of property and equipment of Rp 1,888,451,816,313 as part of equity.

Perhitungan surplus revaluasi adalah sebagai berikut:

Calculation on the revaluation surplus is as follows:

	Pesawat Udara/ *Aircrafts*	Tanah/ *Land*	Bangunan/ *Buildings*	Jumlah/ *Total*	
Perusahaan					***Company:***
Nilai Revaluasi	2,997,343,500,000	375,950,950,000	401,276,950,000	3,774,571,400,000	*Revaluation Value*
Nilai Buku	1,795,833,933,511	25,485,027,257	59,594,999,379	1,880,913,960,147	*Book Value*
Selisih Revaluasi	1,201,509,566,489	350,465,922,743	341,681,950,621	1,893,657,439,853	*Revaluation Surplus*
Surplus Revaluasi yang Dicatat di Ekuitas:					*Revaluation surplus Recorded in Equity:*
Dampak Pajak Tangguhan	(300,377,391,622)	--	(85,420,487,655)	(385,797,879,278)	*Deferred Tax Effect*
Surplus Revaluasi - Bersih	**901,132,174,867**	**350,465,922,743**	**256,261,462,966**	**1,507,859,560,575**	*Revaluation Surplus Recorded in Equity - Net*

	Tanah/ *Land*	Bangunan/ *Buildings*	Jumlah/ *Total*	
Anak Perusahaan				*Subsidiaries:*
Nilai Revaluasi	312,683,325,000	169,445,516,000	482,128,841,000	*Revaluation Value*
Nilai Buku	27,084,760,283	42,254,823,735	69,339,584,018	*Book Value*
Selisih Revaluasi	285,598,564,717	127,190,692,265	412,789,256,982	*Revaluation Surplus*
Surplus Revaluasi yang Dicatat di Ekuitas:				*Revaluation Surplus Recorded in Equity:*
Dampak Pajak Tangguhan	--	(31,797,673,066)	(31,797,673,066)	*Deferred Tax Effect*
Hak Minoritas	(306,726,346)	(92,601,832)	(399,328,178)	*Minority Interest*
Surplus Revaluasi - Bersih	**285,291,838,371**	**95,300,417,366**	**380,592,255,738**	*Revaluation Surplus' - Net*

Aset tetap Perusahaan dan anak perusahaan tertentu digunakan sebagai jaminan atas pinjaman diterima (Catatan 23). Perusahaan telah mengasuransikan aset tetap kecuali tanah, dengan jumlah pertanggungan memadai.

Property and equipment of Company and certain subsidiaries are used as collateral for long-term loans (Note 23). The Company and subsidiaries have insured the property and equipment, except land, with adequate insurance coverage.

Pada tahun 2004, atas aset tetap Garuda Orient Holidays Pty, Ltd (anak perusahaan PT Aerowisata) telah dilakukan penilaian kembali oleh PT C.L.T Property Valuations Pty Ltd. Hasil penilaian kembali tersebut meningkatkan nilai perolehan aset tetapnya sebesar AUD 858,176 (ekuivalen Rp 6.214.910.592) dan akun "Surplus Revaluasi" pada kelompok ekuitas sebesar Rp 3.996.580.005.

In 2004, Garuda Orient Holidays Pty Ltd (subsidiary of PT Aerowisata) has revaluated its property and equipment conducted by C.L.T. Property Valuation Pty Ltd. As a result, acquisition cost of property and equipment has increased to AUD 858,176 (equivalent to Rp 6,214,910,592) and account of "Revaluation Surplus" on equity section amounted to Rp 3,996,580,005.

15. Beban Tangguhan / *15. Deferred Charges*

	2008 Rp	2007 Rp	
Training Pilot	12,294,970,040	--	*Pilot's Training*
Renovasi Gedung	3,509,239,153	1,110,708,816	*Building Renovation*
Hak Atas Tanah	3,235,685,189	2,661,952,996	*Land Right*
Lain-lain	5,007,533,369	364,789,564	*Others*
Jumlah	**24,047,427,751**	**4,137,451,376**	***Total***

16. Aset Lain-lain / *16. Other Assets*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated. Note 4)* Rp	
Uang Muka Pembelian Pesawat Udara	1,901,609,279,220	393,767,350,543	*Advance Payments for Aircrafts*
Uang Jaminan			*Security Deposits*
Sewa Pembiayaan	484,397,686,129	328,947,871,343	*Leases*
Lainnya	44,615,833,455	27,489,089,305	*Others*
Piutang Usaha - Hubungan Istimewa	385,348,209,834	332,389,612,240	*Account Receivable - Related Party*
Persediaan Dalam Perjanjian Pertukaran	10,893,749,686	132,971,078,810	*Inventories Under Exchange Agreement*
Aset Tidak Digunakan	49,928,535,358	85,851,179,657	*Non Productive Assets*
Lain-lain	48,384,369,035	43,836,190,702	*Others*
Jumlah	**2,925,177,662,717**	**1,345,252,372,600**	***Total***

Uang muka pembelian pesawat udara merupakan uang muka pembelian pesawat Airbus tipe A-330 sebanyak 3 (tiga) buah, Boeing 777-300ER sebanyak 10 (sepuluh) buah dengan jadwal pengiriman mulai Juli 2010 sampai dengan Juli 2013, Boeing 737-800 sebanyak 25 (dua puluh lima) buah dengan jadwal pengiriman mulai Mei 2009 sampai dengan Mei 2012 (Catatan 42.a).

Advance payment for aircrafts represents advance for purchase of 3 (three) Airbus type A-330, 10 (ten) Boeing 777-300ER with delivery schedule starting July 2010 up to July 2013, 25 (twenty five) Boeing 737-800 with delivery schedule starting May 2009 up to Mei 2012 (Note 42.a).

Uang jaminan lainnya merupakan jaminan atas sewa gedung, listrik dan air.

Other security deposits pertain to deposits for building rental, electricity and water.

Piutang usaha kepada pihak hubungan istimewa merupakan piutang kepada PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) yang berasal dari jasa perawatan pesawat MNA. Berdasarkan Perjanjian No.DL/PERJ/DZ-3061/1999 tanggal 10 Maret 1999 antara Perusahaan dengan MNA, MNA akan melunasi dalam jangka waktu 8 tahun dengan tingkat bunga 7% per tahun untuk tagihan dalam USD dan 15% per tahun untuk tagihan dalam Rupiah.

Account receivable from related party represents account receivable from PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) arose from the maintenance of MNA's aircrafts. Based on the agreement between the Company and MNA No. DL/PERJ/DZ-3061/1999 dated March 10, 1999, MNA will settle its payables within 8 years with interest rate of 7% per annum for payables denominated in USD and 15% per annum for payables denominated in Rupiah.

Berdasarkan hasil rekonsiliasi tanggal 21 Januari 2003, saldo piutang usaha kepada MNA yang belum tertagih atas jasa perawatan pesawat MNA tersebut bersaldo sebesar USD 33,273,256 dan Rp 999.003.673. Untuk menyelesaikan masalah ini, pada tahun 2003, manajemen Perusahaan dan MNA telah sepakat mengkonversi piutang tersebut menjadi Obligasi Wajib Konversi (MCB) sebesar USD 30,502,683 dan Rp 999.003.673, sementara piutang sebesar USD 2,770,572 akan diselesaikan secara terpisah. Menteri Negara BUMN telah menyetujui penerbitan MCB tersebut dengan syarat jangka waktu 5 tahun, bunga 3%, *yield to maturity* 18%, jumlah hutang yang dikonversi sebesar USD 30,502,683 dan Rp 999.003.673. *Draft* perjanjian telah mulai dibahas sejak 2003 namun MNA tidak dapat menyetujui beberapa klausul yang ingin ditambahkan Perusahaan dalam *draft* perjanjian tersebut.

Based on reconciliation dated January 21, 2003, the balance of the account receivable from MNA related to the MNA's aircraft maintenance which is not collectible is amounting to USD 33,273,256 and Rp 999,003,673. To solve this matter, in 2003, the Management and MNA had agreed upon conversion of the account receivable into Mandatory Convertible Bonds (MCB) amounting to USD 30,502,683 and Rp 999,003,673, while the remaining balance amounting to USD 2,770,572 will be settled separately. The Minister of State-Owned Enterprise had agreed to issue the MCB in term of 5-year period, interest rate of 3%, yield to maturity of 18%, and the balance converted of USD 30,502,683 and Rp 999,003,673. The draft of agreement had been discussed since 2003 however MNA did not agree with several clauses that the Company added in the agreement.

Dalam tahun 2004, MNA membatalkan proses MCB dan mengusulkan penyertaan saham langsung kepada Perusahaan sebesar piutang yang akan dikonversi menjadi MCB. Hal ini diperkuat dengan surat Menteri Negara BUMN No. S-89/MBU/2005 tanggal 25 Februari 2005 yang meminta agar piutang tersebut dapat dikonversi menjadi ekuitas. Menanggapi surat tersebut, Perusahaan telah mengirimkan surat kepada Menteri Negara BUMN No. DF-2108/05 tanggal 15 April 2005 yang menyatakan bahwa Perusahaan sedang melaksanakan program restrukturisasi hutang hingga tahun 2010 dan selama melaksanakan program tersebut Perusahaan harus tunduk pada *covenant-covenant* yang telah ditetapkan masing-masing kreditur sesuai komitmen dalam perjanjian restrukturisasi hutang, termasuk keputusan investasi Perusahaan.

In 2004, MNA has cancelled the MCB process and proposed direct share capital ownership to the Company amounting to the balance that was supposed to be converted into MCB. This matter had been strengthened by letter from Minister of State-Owned Enterprise No. S-89/MBU/2005 dated February 25, 2005 which requested the conversion of the account receivable into equity. In response to the letter, the Company had sent a letter to the Minister of State-Owned Enterprise No. DF-2108/05 dated April 15, 2005 which stated that the Company is still conducting the restructuring program until year 2010 and during the restructuring program, the Company should comply to the covenants determined by each creditor in accordance with the commitment stated in the loan restructuring agreement, including the Company's investment decision.

Pada bulan Maret 2009, Perusahaan dan MNA telah menandatangani Nota Kesepahaman dimana kedua belah pihak setuju bahwa MNA akan memenuhi kewajibannya kepada Perusahaan sebesar USD 33,273,256 dan Rp 999.003.673 dalam jangka waktu 13 (tiga belas) tahun terhitung sejak ditandatanganinya perjanjian Restrukturisasi Hutang.

On March 2009, the Company and MNA have signed a Memorandum of Understanding where both parties agreed that MNA will settle its liabilities to the Company of USD 33,273,256 and Rp 99,003,673 in 13 (thirteen) years since the sign off of Debt Restructuring Agreement.

Persediaan Dalam Perjanjian Pertukaran merupakan uang muka untuk persediaan yang dapat dipertukarkan milik PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan.

Inventories Under Exchange Agreement represents advance for exchangeable inventories of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary.

Berdasarkan Perjanjian Tambahan tanggal 29 September 2006, GMFAA dan Aero Inventory Limited (AI) mengadakan perjanjian pembelian dan pertukaran suku cadang pesawat terbang dengan harga keseluruhan sebesar USD 23 juta dengan daftar harga tertentu. Dalam waktu 15 bulan sejak perjanjian tambahan, suku cadang tersebut dapat ditukar dengan suku cadang milik AI berdasarkan kualifikasi GMFAA. Bila pertukaran tersebut tidak mungkin dilakukan dengan suku cadang milik AI, mulai bulan ke-16 sampai dengan bulan ke-24, AI akan mengadakan suku cadang tersebut dari pihak luar sesuai dengan kebutuhan GMFAA berdasarkan daftar harga yang sama dengan yang diperjanjikan.

Based on Side Letter dated September 29, 2006, GMFAA dan Aero Inventory Limited (AI) entered into the aircraft parts purchase and exchange agreement for the value of USD 23 million at certain list price. Within 15 months starting from the date of side letter, those parts can be exchanged with AI's parts based on GMFAA's qualifications. If it is not possible to do this completely from AI's parts, starting from the sixteenth month until the twenty fourth month, AI undertakes to supply parts from outside sources suitable for the GMFAA's requirements and with the same aggregate list price value as stipulated in the agreement.

Dalam hal suku cadang yang diperjanjikan hilang atau dalam kondisi tidak dapat digunakan, AI akan mengganti suku cadang tersebut. AI akan bertanggung jawab untuk mendapatkan daftar harga yang akurat atas suku cadang tersebut, untuk selanjutnya sebagai dasar persetujuan GMFAA. Pada tanggal 17 Januari 2008, GMFAA dan AI menandatangani perjanjian resmi (*the Materials Management Services Agreement)* atas perjanjian tambahan ini.

In the event the parts stated in the side letter is found to be missing or in unserviceable condition when it is required for use, AI will replace the parts missing or unserviceable. AI also responsible to discover the accurate list price of the parts involved and submits those prices to the GMFAA for approval. On January 17, 2008, GMFAA and AI signed the formal agreement (the Materials Management Services Agreement) on the side letter.

Aset tidak digunakan pada 31 Desember 2008 dan 2007 terdiri dari Flight Simulator MD-11 dengan nilai buku Rp 108.597.176.218, bangunan gedung Garuda Indonesia Training Center (GITC) dengan nilai buku Rp 21.144.836.872, inventaris dengan nilai buku Rp 1.004.429.848 dan *rotable* dengan nilai buku Rp 28.463.606.976 yang tidak digunakan dalam operasi Perusahaan. Atas nilai buku tersebut, telah dilakukan penurunan nilai, berdasarkan estimasi manajemen, dengan rincian sebagai berikut:

Non productive assets as of December 31, 2008 and 2007 consist of Flight Simulator MD-11 with book value of Rp 108,597,176,218, Garuda Indonesia Training Center (GITC) building with book value of Rp 21,144,836,872, furniture with book value Rp 1,004,429,848 and rotables with book value of Rp 28,463,606,976 that are no longer used in the Company's operations. Those amounts have been impaired, based on management's estimates, with details as follows:

	2008	2007	
	Rp	Rp	
Nilai Buku - Sebelum Penyisihan	159,210,049,914	159,210,049,914	*Book Value - Before Impairment*
Penyisihan Penurunan Nilai Aset	(109,281,514,556)	(73,358,870,257)	*Provision for Impairment Value of Assets*
Nilai Buku - Akhir Tahun	**49,928,535,358**	**85,851,179,657**	***Book Value - End of Year***

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASI (Lanjutan)
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL
STATEMENTS(Continued)
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

17. Hutang Usaha / *17. Trade Payables*

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Bahan Bakar	1,152,268,617,033	919,726,919,766	*Fuel*
Bandara	367,450,285,428	308,173,057,310	*User Charges and Station*
Pemeliharaan dan Perbaikan	180,016,284,656	103,731,147,441	*Maintenance and Overhaul*
Suku Cadang	174,568,690,670	134,429,759,202	*Spareparts*
Administrasi dan Umum	79,675,884,018	65,886,344,984	*General and Administrative*
Jasa Boga	76,035,314,125	67,230,296,331	*Catering*
Maskapai Penerbangan	7,428,449,675	26,873,176,659	*Airline*
Sewa Pesawat	3,836,668,665	135,358,727,018	*Aircrafts Leasing*
Asuransi Penerbangan dan Awak Pesawat	246,361,543	22,165,037,672	*Aviation and Crew Insurances*
Lain-lain	10,208,668,249	42,307,825,383	*Others*
Jumlah	**2,051,735,224,062**	**1,825,882,291,766**	***Total***

Hutang usaha mencakup hutang dari pihak hubungan istimewa sebagai berikut:

Trade payables include payables to related parties as follows:

	2008	2007	
	Rp	Rp	
Lufthansa Systems Group GmbH	19,624,337,845	13,702,332,634	*Lufthansa Systems Group GmbH*
PT Gapura Angkasa	44,180,392,729	33,541,960,481	*PT Gapura Angkasa*
Abacus International Pte Ltd	4,335,583,515	16,259,826,140	*Abacus International Pte Ltd*
Jumlah	**68,140,314,089**	**63,504,119,255**	***Total***

18. Hutang Pajak / *18. Taxes Payable*

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Perusahaan			*The Company*
Pajak Penghasilan			*Income Taxes*
Pasal 21	15,579,939,973	6,283,144,697	*Article 21*
Pasal 22	188,747,302	245,067,302	*Article 22*
Pasal 23	9,549,673,929	11,474,455,105	*Article 23*
Pasal 26	2,212,366,957	1,851,879,674	*Article 26*
Pasal 4 Ayat 2	194,354,983	145,359,384	*Article 4 (2)*
Pajak Penghasilan Lainnya	950,575,185	723,466,647	*Other Income Taxes*
Pajak Pertambahan Nilai	257,078,995	18,361,607,502	*Value Added Taxes*
Paiak Lain-lain	556,273,352	2,775,967,530	*Other Tax*
Sub Jumlah	**29,489,010,677**	**41,860,947,841**	*Sub Total*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Anak Perusahaan			*Subsidiaries*
Pajak Penghasilan			*Income Taxes*
Pasal 21	10,169,049,349	14,796,151,539	*Article 21*
Pasal 23	2,416,115,450	1,794,533,318	*Article 23*
Pasal 25	1,948,529,903	1,734,569,240	*Article 25*
Pasal 26	217,616,504	486,372,886	*Article 26*
Pasal 29	22,592,994,881	14,427,368,876	*Article 29*
Pasal 4 Ayat 2	284,852,902	6,713,219	*Article 4 (2)*
Final	105,064,188	1,323,599,303	*Final*
Pajak Pertambahan Nilai	10,858,698,367	12,257,933,537	*Value Added Taxes*
Pajak Pembangunan 1	1,963,603,670	1,077,870,843	*Local Tax*
Sub Jumlah	**50,556,525,214**	**47,905,112,761**	*Sub Jumlah*
Jumlah	**80,045,535,891**	**89,766,060,602**	***Total***

19. Hutang Lain-lain / *19. Other Payables*

	2008 Rp	2007 Rp	
Retribusi Bandara Luar Negeri	82,215,242,013	33,128,821,918	*Foreign Airport Retribution*
Asuransi Tiket Penumpang	56,442,757,147	27,205,163,705	*Passenger Ticket Insurance*
Asuransi dan Kesehatan	28,120,633,972	23,605,134,046	*Insurance and Healthcare*
Ground Handling	12,204,248,918	1,876,441,157	*Ground Handling*
Konsultan	9,979,456,995	8,754,706,273	*Consultants*
Iklan dan Promosi	8,012,100,308	8,208,247,620	*Advertising and Promotions*
Hotel	7,292,567,125	5,169,502,380	*Hotel*
Jasa Boga	2,140,567,217	1,325,467,139	*Catering*
Lain-lain	49,276,345,064	66,868,926,962	*Others*
Jumlah	**255,683,918,759**	**176,142,411,200**	***Total***

20. Biaya Masih Harus Dibayar / *20. Accrued Expenses*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Pemeliharaan dan Perbaikan	600,265,838,880	883,123,142,155	*Maintenance and Overhaul*
Administrasi dan Umum	517,595,968,386	273,623,768,159	*General and Administrative*
Operasional Penerbangan	174,969,262,128	272,134,283,458	*Flight Operations*
Bandara	188,825,116,331	114,445,694,053	*User Charges and Station*
Bunga	102,364,016,674	55,570,063,856	*Interest*
Tiket, Penjualan dan Promosi	38,439,543,558	48,116,928,680	*Ticketing, Sales and Promotion*
Pelayanan Penumpang	6,468,352,585	21,947,586,145	*Passenger Services*
Lain-lain	13,087,102,958	11,578,401,578	*Others*
Jumlah	**1,642,015,201,500**	**1,680,539,868,084**	***Total***

21. Pendapatan Diterima di Muka / *21. Unearned Revenues*

	2008 Rp	2007 Rp	
Jasa Penerbangan			*Traffic*
Penerbangan Berjadwal	304,485,828,802	320,523,907,813	*Scheduled Flight*
Penerbangan Haji	181,491,289,305	431,151,759,232	*Hajj Flight*
Lain-lain	28,179,621,634	27,998,709,924	*Others*
Jumlah	**514,156,739,741**	**779,674,376,969**	***Total***

22. Uang Muka Diterima / *22. Advances Received*

	2008 Rp	2007 Rp	
Keagenan Penumpang	75,639,750,631	18,193,846,642	*Passenger Agents*
Keagenan Barang	11,033,120,881	7,858,170,580	*Cargo Agents*
Uang Muka Penjualan Gedung dan Tanah	--	152,727,272,727	*Advance Received on Sale of Building and Land*
Lain-lain	1,184,211,187	21,302,142,657	*Others*
Jumlah	**87,857,082,699**	**200,081,432,606**	***Total***

Uang muka penjualan gedung dan tanah merupakan uang muka yang diterima Perusahaan dari Kementerian Negara BUMN atas penjualan beberapa aset milik Perusahaan berdasarkan Perjanjian Pengikatan Jual Beli Tanah dan Bangunan No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 tanggal 23 Nopember 2007, yang terdiri dari:

- Tanah sertifikat HGB No. 251 seluas 10.980 m^2
- Tanah sertifikat HGB No. 281 seluas 2.380 m^2
- Tanah sertifikat HGB No. 313 seluas 980 m^2
- Tanah sertifikat eks HGB No. 78 seluas 3.450 m^2
- Gedung Kantor Pusat di Jl. Merdeka Selatan No. 13 Jakarta
- Bangunan kantor dan gudang di Jl. Kebon Sirih No. 48 Jakarta

Harga jual yang disepakati adalah sebesar Rp 405.068.920.000 berdasarkan Amandemen I Perjanjian Pengikatan Jual Beli Tanah dan Bangunan No: DS/PERJ/AMAND – I/DZ-3254/2007/2008 pada Juli 2008, yang akan dibayarkan dalam 4 (empat) tahap paling lambat sampai dengan akhir Desember 2008. Sampai dengan 31 Desember 2008, Perusahaan telah menerima pembayaran sebesar Rp 339.738.429.950. Saldo yang masih terhutang sebesar Rp 47.449.520.000 (Catatan 7.b).

Advance received on sale of building and land represents advance received by the Company from the Ministry of State-Owned Enterprise on sale of the Company's assets based on Agreement on Purchase and Sale of Land and Building No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 dated November 23, 2007, consisting of:

- *Land with Building Rights Title certificate No. 251, measuring 10.980 m^2*
- *Land with Building Rights Title certificate No. 281, measuring 2.380 m^2*
- *Land with Building Rights Title certificate No. 313, measuring 980 m^2*
- *Land with ex Building Rights Title certificate No.78, measuring 3.450 m^2*
- *Head Office building at Jl.Merdeka Selatan No. 13 Jakarta,*
- *Office building and warehouse at Jl. Kebon Sirih No. 48 Jakarta*

The agreed price is amounting to Rp 405,068,920,000 according with Amendment I of Agreement on Purchase and Sale of Land and Building No: DS/PERJ/AMAND – I/DZ-3254/2007/2008 on July 2008, which will be settled in 4 (four) installments up to end of December 2008. Until December 31, 2008, the Company has received payments amounting to Rp 339,738,429,950. The outstanding balance is amounting to Rp 47,449,520,000 (Note 7.b).

23. Pinjaman Jangka Panjang / *23. Long Term Loans*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Perusahaan			*The Company*
Wesel Bayar Bunga Mengambang			*Floating Rate Notes*
USD	1,266,698,354,688	1,089,591,945,462	*USD*
Rupiah	144,154,496,000	144,154,496,000	*Rupiah*
Lloyd, USD	4,534,193,848,500	4,388,097,382,497	*Lloyd , USD*
International Lease Finance			*International Lease Finance*
Corporation, USD	--	5,901,184,532	*Corporation, USD*
Sindikasi Bank Mandiri	24,000,000,000	24,000,000,000	*Bank Mandiri Sydicated*
Export Development Canada, USD	--	113,915,010,778	*Export Development Canada, USD*
PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk	--	108,300,000,000	*PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk*
Sub Jumlah	5,969,046,699,188	5,873,960,019,269	*Sub Total*
Anak Perusahaan			*Subsidiaries*
PT Bank CIMB Niaga Tbk	47,976,036,989	38,836,437,290	*PT Bank CIMB Niaga Tbk*
Hutang Sewa Pembiayaan	197,039,323	248,254,447	*Leases Payable*
PT Bank Bukopin Tbk	--	1,572,158,356	*PT Bank Bukopin Tbk*
Sub Jumlah	48,173,076,312	40,656,850,093	*Sub Total*
Jumlah	6,017,219,775,500	5,914,616,869,362	*Total*
Bagian Jatuh Tempo dalam Satu Tahun	(1,438,691,958,647)	(1,494,996,624,280)	*Current Maturities*
Bagian Jangka Panjang	**4,578,527,816,853**	**4,419,620,245,082**	***Non Current Portion***

Pinjaman Perusahaan

Pada tahun 2001, Perusahaan telah memperoleh persetujuan efektif dari para kreditur atas usulan restrukturisasi pinjaman Perusahaan. Restrukturisasi pinjaman Perusahaan meliputi:

a. Konversi pinjaman Perusahaan kepada Pemerintah Republik Indonesia menjadi modal saham (Catatan 27).

b. Pembiayaan kembali pinjaman Perusahaan kepada bank Pemerintah dan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara dan mengkonversi sebagian pinjaman tersebut menjadi obligasi wajib konversi dalam mata uang Rupiah (Catatan 24).

c. Pembiayaan kembali simulator MD-11 dan Boeing 737-400/300 dari *operating lease* menjadi pinjaman jangka panjang.

d. Penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada kreditur lain yang meliputi wesel bayar tanpa jaminan, fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan, fasilitas modal kerja dan hutang atas penghentian perjanjian sewa guna usaha pesawat.

The Company's Loans

In 2001, the Company has obtained an effective notification from the creditors regarding the Company's debt restructuring. The Company's debt restructuring consisted of:

a. Converting the Company's loans owed to the Government of the Republic of Indonesia into paid-up capital stock (Note 27).

b. Refinancing of the Company's loans owed to state-owned banks and corporations and converting some parts of the loans into mandatory convertible bonds denominated in Rupiah (Note 24).

c. Refinancing of the operating leases of MD-11 and Boeing 737-400/300 simulators through long-term loans.

d. Rescheduling of loans owed to other creditors which include unsecured promissory notes, unsecured syndicated term loan facilities, working capital facilities and payables for the breach of aircraft operating lease agreements.

e. Penjadwalan ulang pembayaran sewa 6 pesawat Airbus A - 330 kepada kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies (ECAs) dan bank komersial lain (Catatan 42.a).

e. Rescheduling of the lease payments for 6 Airbus A-330 aircrafts due to the creditors who joined the European Export Credit Agencies (ECAs) and other commercial banks (Note 42.a).

Perusahaan diwajibkan untuk memenuhi pembatasan-pembatasan tertentu yang disyaratkan dalam perjanjian dengan para kreditur. Perusahaan juga menyetujui untuk melakukan pembayaran kembali kepada para kreditur dengan dana dari kelebihan kas Perusahaan sebagaimana diatur dalam *Cash Sweep Deed of Covenant.*

The Company is required to comply with the covenants as provided in the agreement with the creditors. The Company also agreed to settle the above-mentioned loans to the creditors using the excess cash of the Company as stipulated in the Cash Sweep Deed of Covenant.

Perusahaan menerbitkan Wesel Bayar Bunga Mengambang (FRN) dalam US Dollar dan Rupiah. Dalam penerbitan FRN ini, The Chase Manhattan Bank - London Branch bertindak sebagai Trustee. FRN tersebut jatuh tempo tahun 2007 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR tiga bulanan + 0,5% per tahun untuk FRN dalam US Dollar dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito tiga bulanan + 1,5% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

The Company issued Floating Rate Notes (FRN) in US Dollar and Rupiah. The Chase Manhattan Bank - London Branch acted as Trustee in the issuance of the FRN. The FRN will mature in 2007 and bears floating interest based on quarterly LIBOR + 0.5% per annum for the FRN in US Dollar and average interest rate for 3-month deposits + 1.5% of Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) and Bank Mandiri for the FRN in Rupiah.

Perusahaan telah memperoleh persetujuan perpanjangan jangka waktu pembayaran kembali pinjaman kepada Sindikasi Bank Mandiri sampai dengan tahun 2007 dengan tingkat bunga berdasarkan rata-rata tingkat bunga deposito Rupiah 3 bulanan atau 6 bulanan + marjin 1,5% (mana yang lebih tinggi) pada Bank Mandiri, Bank Internasional Indonesia dan Bank Danamon. Pinjaman Sindikasi Bank Mandiri dijamin dengan aset tetap Perusahaan berupa gedung fasilitas pendukung pemeliharaan, gedung fasilitas komputer beserta isinya dan gedung *medical center.*

The Company has received approval to extend the period of the settlement of its loans owed to Bank Mandiri Syndicated until 2007 with interest rate based on average interest rate for 3-month or 6-month deposits in Rupiah + 1.5% (whichever is higher) in Bank Mandiri, Bank Internasional Indonesia and Bank Danamon. The loan from Bank Mandiri Syndicated is secured by the Company's property dan equipment, which are maintenance support facilities building, furnished computers facilities building and medical center building.

Perusahaan memperoleh pembiayaan kembali untuk simulator MD-11 dan Boeing 737-400/300 dari Export Development Canada (EDC), yang terdiri dari Tranche A sebesar USD 5,575,185.5 dengan tingkat bunga LIBOR + 0,5% per tahun, jangka waktu sampai dengan tahun 2007 dan Tranche B sebesar USD 6,518,987 dengan tingkat bunga LIBOR + 1,75% per tahun, jangka waktu pembayaran kembali sampai dengan tahun 2008. Pinjaman dari EDC dijamin dengan aset tetap Perusahaan berupa simulator MD-11 dan Boeing 737-400/300. Pada bulan Oktober 2008, Perusahaan telah melakukan *buy back* pinjaman EDC sebesar USD 9,675,339. Atas *buy back* tersebut, Perusahaan membukukan keuntungan sebesar USD 2,418,835.

The Company has also obtained the refinancing for MD-11 and Boeing 737-400/300 simulators from Export Development Canada (EDC) consisting of Tranche A amounting to USD 5,575,185.5 with interest rate of LIBOR + 0.5% per annum and with repayment period until 2007, and Tranche B amounting to USD 6,518,987 with interest rate of LIBOR + 1.75% per annum and with repayment period until year 2008. The loan from EDC is secured by MD-11 and Boeing 737-400/300 simulators. On October 2008, the Company bought back the loan from EDC amounting to USD 9,675,339. As a result of the buy back transaction, the Company obtained gain of USD 2,418,835.

Pada tahun 2007, berdasarkan Perjanjian Pengikatan Jual Beli Tanah dan Bangunan No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 tanggal 23 Nopember 2007, Perusahaan telah melakukan penjualan tanah dan bangunan yang dijaminkan kepada BNI, kepada Kementerian Negara BUMN (Catatan 22). Dengan hasil penjualan aset tersebut, Perusahaan telah melunasi pinjaman dari BNI senilai Rp 108.300.000.000 pada tanggal 4 Januari 2008.

In 2007, based on Agreement on Purchase and Sale of Land and Building No. DS/PERJ/DZ-3254/2007 dated November 23, 2007, the Company has sold land and building which are collateralized to BNI, to the Ministry of State-Owned Enterprise (Note 22). Using the proceeds from the sale of those respective assets, the Company has repaid its loan to BNI amounting to Rp 108,300,000,000 on January 4, 2008.

Sehubungan dengan penerapan PSAK 30 (Revisi 2007), maka transaksi sewa pesawat Airbus tipe A330 yang dibiayai oleh Lloyd (ECA) dengan masa sewa sejak tahun 1996 - 2016, yang semula diakui sebagai sewa operasi harus diperlakukan sebagai sewa pembiayaan, sehingga Perusahaan mengakui adanya hutang sewa masing-masing sebesar USD 414,081,630 dan USD 465,877,204 pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 (Catatan 4).

In relation to the implementation of SFAS 30 (Revision 2007), the lease transaction of aircraft Airbus type A330 which were financed by Lloyd (ECA) with term of rent since 1996 - 2016, that previously recognized as operating lease have to be recognized as finance lease, thus the Company recognized lease obligation amounting to USD 414,081,630 dan USD 465,877,204 as of December 31, 2008 and 2007, respectively (Note 4).

Atas pinjaman berupa FRN, pinjaman dari Sindikasi Bank Mandiri dan ECA, Perusahaan telah mengajukan proposal restrukturisasi pinjaman kepada para kreditur. Sampai dengan tanggal laporan keuangan, Perusahaan dan para kreditur masih dalam tahap negosiasi.

In regards to the FRN, loan from Bank Mandiri Syndicated and ECA, the Company has delivered a proposed restructuring term to the creditors. Up to the date of the financial statements, the Company and the respective creditors are still in negotiation stage.

Pinjaman Anak Perusahaan

Subsidiaries' Loans

PT Bank Bukopin Tbk

Pada tahun 2003, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, anak perusahaan, memperoleh fasilitas kredit investasi sebesar Rp 9,5 miliar dari PT Bank Bukopin, dengan tingkat bunga 15,5% per tahun dan jatuh tempo pada tanggal 25 Juli 2008, yang digunakan untuk melunasi pinjaman dari PT Bank Internasional Indonesia. Pinjaman ini dijamin dengan tanah dan bangunan milik anak perusahaan.

PT Bank Bukopin Tbk

In 2003, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, a subsidiary, obtained an investment credit facility of Rp 9.5 billion from PT Bank Bukopin, due on July 25, 2008, with interest rate of 15.5% per annum, that was used to repay the term loan facility from PT Bank Internasional Indonesia. The loan is secured by the subsidiary's land and buildings.

Pada tahun 2008 PT Abacus Distribution Systems Indonesia telah melunasi keseluruhan pinjaman kepada PT Bank Bukopin Tbk sebesar Rp 1.572.158.356.

In 2008, PT Abacus Distribution Systems Indonesia already paid the remaining debt to PT Bank Bukopin Tbk amounting to Rp 1,572,158,356.

PT Bank CIMB Niaga Tbk

PT Bank CIMB Niaga Tbk

Fasilitas kredit yang dimiliki PT Mandira Erajasa Wahana, anak perusahaan PT Aerowisata, dari PT Bank CIMB Niaga Tbk adalah sebagai berikut:

The outstanding credit facility of PT Mandira Erajasa Wahana, a subsidiary of PT Aerowisata, obtained from PT Bank CIMB Niaga Tbk is as follow:

Fasilitas transaksi khusus investasi digunakan untuk pembiayaan pengadaan kendaraan baru untuk kegiatan operasional dengan jangka waktu 3-4 tahun dan dikenakan bunga berkisar antara 2,5% - 5% pertahun diatas tingkat suku bunga deposito yang dijamin pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan kendaraan bermotor yang dibeli, piutang sewa kendaraan, penyerahan/pengelolaan rekening *escrow* serta *Letter of Comfort* dari PT Aerowisata. Pada tahun 2007, fasilitas pinjaman untuk

The investment loan facility and special investment loan facilities were used to finance new vehicle for operations, with terms of 3 to 4 years per annum and bear interest ranging from 2.5% - 5% per annum above the interest rate of time deposit guaranteed by the government. The loans are secured by the related vehicles purchased, lease receivables and provisions for maintaining escrow accounts and Letters of Comfort from PT Aerowisata. In 2007, loan facilities from Tranche A to H has

Trance A sampai H telah dilunasi oleh PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), sedangkan fasilitas Tranche I sampai Q dan Tranche 1 sampai 2 belum dilunasi oleh MEW. Selain itu MEW juga menerima pinjaman transaksi khusus investasi *back to back* yang digunakan untuk *bridging financing* atas *liquidity gap* yang timbul akibat kegiatan investasi. Pinjaman ini berjangka waktu 3 (tiga) tahun atau sepanjang kontrak sewa, mana yang lebih pendek dengan tingkat bunga sebesar tingkat bunga deposito yang dijamin pemerintah ditambah dengan 1.25% per tahun. Pinjaman ini dijamin dengan gadai atas deposito berjangka MEW atau PT Aerowisata dan surat kuasa pencairan deposito tersebut.

been paid by PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), meanwhile loan facilities from Tranche I to Q and Tranche 1 to 2 have not been paid by MEW. In addition MEW has received special investment loan transaction in kind of back to back that is used for bridging financing on liquidity gap affected by investment activity. This loan has a term for 3 (three) years or along the period of leased agreement whichever shorter, with the interest rate of time deposit guaranteed by the government added 1.25% per annum. This loan was secured by time deposit of MEW or PT Aerowisata and letter endorsement for deposit withdrawal.

24. Obligasi Konversi / *24. Convertible Bonds*

	2008 Rp	2007 Rp	
Pemegang Obligasi			***Bondholders***
PT Bank Mandiri (Persero) Tbk	1,018,809,000,000	1,018,809,000,000	*PT Bank Mandiri (Persero) Tbk*
Jumlah	**1,018,809,000,000**	**1,018,809,000,000**	***Total***

Sesuai dengan hasil restrukturisasi pinjaman Perusahaan tahun 2001, Perusahaan menerbitkan obligasi wajib konversi kepada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, dengan nilai nominal Rp 1 juta per obligasi, jangka waktu 5 tahun dan dikenakan bunga 4% per tahun dengan pembayaran secara triwulanan.

As a result of the Company's loan restructuring in 2001, the Company issued convertible bonds to PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, with nominal value of Rp 1 million per bond, maturity period of 5 years and interest rate at 4% per annum with payment on quarterly basis.

Pemegang obligasi konversi dan Perusahaan mempunyai hak konversi untuk menempatkan seluruh obligasi konversi menjadi saham biasa Perusahaan dengan nilai nominal Rp 1 juta per saham. Hak konversi dapat dilaksanakan setiap waktu sejak tanggal efektif sampai dengan tanggal jatuh tempo. Obligasi konversi tersebut tidak boleh dialihkan dan setiap saat disubordinasikan terhadap tingkatan hutang lain Perusahaan.

The holders of the convertible bonds and the Company have the right to convert all such bonds into the Company's shares with par value of Rp 1 million per share. The conversion right can be exercised anytime from the effective date until the maturity date. The convertible bonds are not transferable and at anytime are subordinated into any other form of the Company's loan.

Pada tahun 2006, pemegang saham menyetujui perpanjangan pelaksanaan konversi atas Obligasi Wajib Konversi PT Bank Mandiri (Persero) Tbk selama-lamanya 2 (dua) tahun sejak tanggal jatuh tempo, atau sampai dengan 2 Nopember 2008. Namun demikian, sampai dengan tanggal laporan keuangan, obligasi tersebut belum dikonversi menjadi saham Perusahaan.

In 2006, the shareholders agreed upon extension of conversion of Mandatory Convertible Bonds of PT Bank Mandiri (Persero) Tbk up to 2 (two) years since the due date, or up to November 2, 2008. However, up to the date of financial statements, the respective bonds have not yet been converted to the Company's shares.

25. Kewajiban Tidak Lancar Lainnya / *25. Other Non Current Liabilities*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Uang Muka Agen	15,906,237,635	15,027,637,492	*Advances from Agents*
Hutang - Hubungan Istimewa	3,318,223,743	4,341,419,846	*Other Payable - Related Party*
Lain-lain	9,565,844,070	6,671,675,203	*Others*
Jumlah	**28,790,305,448**	**26,040,732,541**	***Total***

Hutang kepada pihak hubungan istimewa merupakan hutang PT Aerowisata, anak perusahaan, kepada pihak hubungan istimewa PT Meta Archipelago sebesar Rp 3.198.119.846 dan Natour Beach Hotel, Biliton Beach Hotel dan Hotel Pusako Bukit Tinggi sebesar Rp 120.103.898.

Due to related party represents account payable of PT Aerowisata, subsidiary, to PT Meta Archipelago amounting to Rp 3,198,119,846 and to Natour Beach Hotel, Biliton Beach Hotel and Hotel Pusako Bukit Tinggi of Rp 120,103,898.

Hutang kepada PT Meta Archipelago (pemegang saham PT Bina Inti Dinamika (BID), perusahaan anak) berasal dari pinjaman dana operasional BID sebesar USD 359,056.85 ditambah pinjaman untuk pelunasan hutang kepada BPPN sebesar USD 111,150. Pada tahun 2006, hutang tersebut sebesar USD 470,206.85 dikonversikan ke dalam Rupiah dengan kurs 1 USD sebesar Rp 9.233 menjadi sebesar Rp 4.341.419.846. Pada tahun 2008 dilakukan pembayaran sebesar Rp 1.143.300.000.

Due to PT Meta Archipelago (the shareholders of PT Bina Inti Dinamika (BID), subsidiary) comes from working capital loan of BID amounting to USD 359,056.85 plus loan for settlement of debt to BPPN amounting to USD 111,150. In 2006, the debt of USD 470,206.85 was converted to Rupiah in the exchange rate 1 USD for Rp 9,233 or equivalent to Rp 4,341,419,846. In 2008 payment of Rp 1,143,300,000 was carried out.

26. Hak Minoritas / *26. Minority Interests*

Pemegang Saham Minoritas Anak Perusahaan/ *The Minority Shareholders of Subsidiaries*	Hak Minoritas Atas Aset Bersih/ *Minority Interests in Net Assets*		Hak Minoritas Atas Laba (Rugi) Bersih/ *Minority Interests in Net Income (Loss)*	
	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	2,396,410,628	1,824,905,161	(173,669,427)	(170,768,518)
PT Lufthansa System Indonesia	43,448,987,827	36,048,492,229	(7,400,495,598)	(9,214,884,908)
PT Aerowisata dan Anak Perusahaan/ *PT Aerowisata and Its Subsidiaries*	1,396,721,280	(669,253,743)	(2,064,479,465)	(2,005,322,341)
Jumlah/Total	**47,242,119,735**	**37,204,143,647**	**(9,638,644,490)**	**(11,390,975,767)**

27. Modal Saham / *27. Share Capital*

	Jumlah Saham/ *Number of Shares*		Persentase Kepemilikan/ *Percentage of Ownership*		Jumlah Modal Disetor/ *Total Paid-In Capital*		
	2008 Rp	2007 Rp	2008 %	2007 %	2008 Rp	2007 Rp	
Pemerintah Republik Indonesia	7,826,564	6,826,564	96.00	95.44	7,826,564,000,000	6,826,564,000,000	*Government of The Republic of Indonesia*
PT Angkasa Pura I	124,248	124,248	1.52	1.74	124,248,000,000	124,248,000,000	*PT Angkasa Pura I*
PT Angkasa Pura II	201,817	201,817	2.48	2.82	201,817,000,000	201,817,000,000	*PT Angkasa Pura II*
	8,152,629	**7,152,629**	**100**	**100**	**8,152,629,000,000**	**7,152,629,000,000**	

Berdasarkan Pernyataan Keputusan Rapat yang dituangkan dalam akta No. 35 tanggal 12 Oktober 2001 dari Notaris Aulia Taufani, SH, pengganti dari Notaris Sutjipto, SH, pemegang saham telah memutuskan dan menyetujui peningkatan modal ditempatkan dan disetor dari sebesar Rp 2.885.019.000.000 menjadi sebesar Rp 6.826.564.000.000. Peningkatan modal ditempatkan dan disetor sebesar Rp 3.941.545.000.000 berasal dari konversi tagihan Negara Republik Indonesia kepada Perusahaan, terdiri dari:

Based on the minutes of meeting as stated in deed No. 35 dated October 12, 2001 of Notary Aulia Taufani, SH, substitution of Notary Sutjipto, SH, the shareholders decided and agreed to increase the issued and paid-up capital from Rp 2,885,019,000,000 to Rp 6,826,564,000,000. The increase in issued and paid-up capital of Rp 3,941,545,000,000 was made through the conversion of the Government of the Republic of Indonesia's receivables from the Company consist of:

(i) Tagihan atas biaya pengadaan 11 pesawat Boeing 737 sebesar USD 422,000,000 atau setara dengan Rp 3.749.470.000.000, berdasarkan PP No. 67 tahun 2001, berubah menjadi modal disetor. Nilai historis 11 Boeing tersebut adalah USD 364,566,159 atau setara dengan Rp 3.239.170.322.715 dan ditambah nilai sesuai PP 67 tahun 2001 sebesar USD 16,190,895 atau setara dengan Rp 143.856.102.075, sehingga secara keseluruhan biaya perolehan 11 pesawat Boeing menjadi sebesar USD 380,757,054 atau setara dengan Rp 3.383.026.424.790. Sisanya sebesar USD 41,242,946 atau setara dengan Rp 366.443.575.210 adalah denda *re-marketing* atas pembatalan pengadaan 6 pesawat Boeing 737.

(i) Receivable for the procurement of 11 Boeing 737 aircrafts of USD 422,000,000 or equivalent to Rp 3,749,470,000,000, based on government regulation No. 67/2001, was converted to paid-up capital. The historical cost of these 11 Boeing aircrafts was USD 364,566,159 or equivalent to Rp 3,239,170,322,715 and was increased by USD 16,190,895 or equivalent to Rp 143,856,102,075 based on Government Regulation No. 67/2001, thus the total acquisition cost of these 11 Boeing aircrafts was USD 380,757,054 or equivalent to Rp 3,383,026,424,790. The remaining amount of USD 41,242,946 or equivalent to Rp 366,443,575,210 represents re-marketing penalty for the cancellation of acquiring 6 Boeing 737 aircrafts.

(ii) Tagihan sebesar Rp 192.075.256.875 berasal dari biaya administrasi dan denda pokok pinjaman Rekening Dana Investasi No. RDI-201/DDI/1998 sebesar Rp 191.379.886.875 dan bunga masa tenggang Sub-Loan Agreement No. SLA-363/DDI/1998 sebesar Rp 695.370.000.

(ii) Receivables of Rp 192,075,256,875, arising from administration and penalty charges for the principal of loans for Investment Fund Account No. RDI-201/DDI/1998 totaling Rp 191,379,886,875 and grace period interest for Sub-Loan Agreement No. SLA/363/DDI/1998 amounting to Rp 695,370,000.

Peningkatan penyertaan modal Pemerintah ini ditetapkan dalam PP No. 67 tahun 2001 sebesar Rp 3.941.545.256.875, dibulatkan menjadi Rp 3.941.545.000.000, karena nilai nominal saham Perusahaan sebesar Rp 1 juta per saham.

The increase in Government Equity Participation based on Government Regulation No. 67/2001 amounting to Rp 3,941,545,256,875 was rounded off to Rp 3,941,545,000,000 to agree with the Company's par value of Rp 1 million per share.

Berdasarkan Risalah Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa Perusahaan No. RIS-33/D3.MBU/2006 tanggal 1 November 2006, pemegang saham menyetujui pengeluaran saham baru Perusahaan sebanyak 326.065 lembar dengan nilai nominal Rp 1.000.000 per saham, yang berasal dari konversi atas Obligasi Wajib Konversi PT Angkasa Pura I sebanyak 124.248 lembar dan PT Angkasa Pura II sebanyak 201.817 lembar.

Berdasarkan Keputusan Pemegang Saham yang tertuang dalam Akta Notaris No. 51 tanggal 7 Agustus 2008, dari Sutjipto, SH, notaris di Jakarta, mengenai Perubahaan Anggaran Dasar, pemegang saham menyetujui peningkatan modal dasar Perusahaan dari Rp 11.540.076.000.000 menjadi Rp 15.000.000.000.000. Selain itu, modal ditempatkan dan disetor Perusahaan juga mengalami peningkatan dari Rp 7.152.629.000.000 menjadi Rp 8.152.629.000.000 yang berasal dari konversi Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 1.000.000.000.000 (Catatan 28.b).

Based on Minutes of Extraordinary General Meeting of Shareholder No RIS-33/D3.MBU/2006 dated November 1, 2006, the shareholders agreed upon issuance of the Company's new shares amounting to 326,065 shares with par value of Rp 1,000,000 per share, as a result of conversion of Mandatory Convertible Bonds of PT Angkasa Pura I amounting to 124,248 shares and of PT Angkasa Pura II amounting to 201,817 shares.

Based on Deed General Meeting of Shareholders regarding change in Company's Articles of Association that pour fourth in Notarial Deed No. 51 dated August 7, 2008 of Sutjipto, SH, notary in Jakarta, Shareholders agreed upon increasing of Company's Share Capital from Rp 11,540,076,000,000 to Rp 15,000,000,000,000. Instead of that, issued and fully paid up capital has also increased from Rp 7,152,629,000 into Rp 8,152,629,000,000 due to the conversion of Government Equity participation amounting to Rp 1,000,000,000,000 (Note 28.b).

28. Setoran Modal Lainnya / *28. Other Paid-In Capital*

Akun ini merupakan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) dalam rangka peningkatan modal disetor Perusahaan sebagai berikut:

This account represents the Government Equity Participation (GEP) intended for the increase of paid-up capital of the Company, as follow:

	2008 Rp	2007 Rp	
Tambahan Modal Disetor			***Additional Paid-in Capital***
Cadangan Modal	755,090	755,090	*Capital Reserve*
PMP Atas Jet Engine Test Cell Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. S-124/MK.016/1998	8,401,219,715	8,401,219,715	*GEP on Jet Engine Test Cell Based on the Decision Letter of the Minister of Finance of the Republic of Indonesia No. S-124/MK.016/1998*
PMP Atas 2 Pesawat Boeing 747 - 400 dan 7 Pesawat Boeing 737 – 400 Sesuai PP No. 70 Tahun 2000	2,149,274,104,196	2,149,274,104,196	*GEP on 2 Boeing 747 - 400 Aircrafts and 7 Boeing 737 - 400 Aircrafts Based on Government Regulation No. 70/2000*
Dikonversi Menjadi Modal Disetor	(1,986,364,000,000)	(1,986,364,000,000)	*Conversion into Paid-up Capital*
Pengalihan Piutang Perusahaan Atas Penyerahan 17 Pesawat F-28/4000 Kepada PT Merpati Nusantara Airlines	(162,910,000,000)	(162,910,000,000)	*Transfer of the Company's Receivables Pertaining to Transfer of 17 F-28/4000 Aircrafts to PT Merpati Nusantara Airlines*
Sub Jumlah	8,402,079,001	8,402,079,001	*Sub Total*
Dana Setoran Modal			***Paid-in Capital Fund***
PMP Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 46 Tahun 2006	--	500,000,000,000	*GEP Based on Government Regulation No. 46 Year 2006*
PMP Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2007	--	500,000,000,000	*GEP Based on Government Regulation No. 69 Year 2007*
Sub Jumlah	--	1,000,000,000,000	*Sub Total*
Jumlah	**8,402,079,001**	**1,008,402,079,001**	***Total***

a. Berdasarkan PP No. 70 tanggal 21 Agustus 2000, Pemerintah telah menyetujui peningkatan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 2.149.274.104.196. Karena Perusahaan belum melakukan peningkatan modal dasar, maka PMP tersebut disajikan sebagai tambahan modal disetor.

   Selanjutnya pada tahun 2001, Perusahaan telah mengadakan Rapat Umum Pemegang Saham untuk meningkatkan modal dasar, modal ditempatkan dan disetor. Perusahaan telah memperoleh persetujuan Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. C-07276 HT.01.04.TH 2001 tanggal 4 September 2001. Sehubungan dengan ini, tambahan modal disetor telah dipindahkan menjadi modal disetor sebesar Rp 1.986.364.000.000.

b. Pada tanggal 28 Desember 2006, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 46 tahun 2006 yang menyetujui peningkatan PMP sebesar Rp 500.000.000.000. Pada tanggal 10 Desember 2007, Pemerintah kembali mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 69 tahun 2007 yang menyetujui peningkatan PMP menjadi sebesar Rp 1.000.000.000.000.

   Pemerintah melalui Departemen Keuangan telah mencairkan dana sebesar Rp 1.000.000.000.000 tersebut dan telah diterima pada tanggal 26 Maret 2007 dan 28 Desember 2007.

   Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan yang tertuang dalam Akta No. 51 tanggal 7 Agustus 2008 dari Notaris Sutjipto, SH, PMP tersebut sudah diakui menjadi modal saham (Catatan 27).

a. Based on Government Regulation No. 70 dated August 21, 2000, the Govemment has agreed to increase the Government Equity Participation by Rp 2,149,274,104,196. Since the Company has not yet increased its authorized capital, the Government Equity Participation was presented as additional paid-in capital.

   In 2001, the Company held a General Meeting of Shareholder in order to increase its authorized, issued and paid-up capital. This was approved by the Minister of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. C-07276 HT.01.04.TH 2001 dated September 4, 2001. Accordingly, the additional paid-in capital was reclassified to paid-up capital amounted to Rp 1,986,364,000,000.

b. On December 28, 2006, the Government issued Government Regulation (PP) No. 46 year 2006, which agreed upon increasing of the Government Equity Participation (GEP) amounting to Rp 500,000,000,000. On December 10, 2007, the Government issued Government Regulation (PP) No. 69 year 2007, which agreed upon increasing the GEP to Rp 1,000,000,000,000.

   The Government through the Department of Finance has transferred the respective funds of Rp1,000,000,000,000 and have been received on March 26, 2007 and December 28, 2007.

   Based on the Company's Articles of Association which is stipulated in Deed No. 51 dated August 7, 2008 of Notary Sutjipto, SH, the Government Equity Participation has been converted into share capital (Note 27).

29. Pendapatan Usaha / *29. Operating Revenues*

Pendapatan Jasa Penerbangan / ***Airline Revenues***

	2008 Rp	2007 Rp	
Penerbangan Berjadwal			*Scheduled Services*
Penumpang	14,059,694,089,864	10,186,845,240,159	*Passenger*
Barang	947,595,769,836	801,373,419,835	*Cargo*
Kelebihan Bagasi	75,588,933,157	44,015,275,913	*Excess Baggage*
Surat dan Dokumen	30,049,509,720	23,228,254,137	*Mail and Document*
Sub Jumlah	15,112,928,302,577	11,055,462,190,044	*Total*
Penerbangan Borongan			*Non-Scheduled Services*
Haji	2,291,821,908,773	1,510,354,321,928	*Hajj*
Charter	174,795,861,950	95,588,830,358	*Charter*
Sub Jumlah	2,466,617,770,723	1,605,943,152,286	*Total*
Jumlah	**17,579,546,073,300**	**12,661,405,342,330**	***Total***

Pendapatan Usaha Lainnya — *Other Revenues*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Pemeliharaan dan Perbaikan Pesawat	666.003.245.723	535.319.781.844	*Aircraft Maintenance and Overhaul*
Biro Perjalanan	333,233,644,918	355,663,931,005	*Travel Agent*
Jasa Boga	284,842,739,934	250,868,107,927	*Catering*
Hotel	68,525,793,887	78,607,107,889	*Hotel*
Kesehatan	42,717,470,571	22,694,933,044	*Healthcare Services*
Pelatihan	20,203,500,021	28,252,646,414	*Training Services*
Lain-lain	405,525,629,048	271,150,110,002	*Others*
Jumlah	**1,821,052,024,102**	**1,542,556,618,125**	***Total***

30. Beban Operasional Penerbangan — *30. Flight Operations Expenses*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Bahan Bakar	7,414,649,569,777	4,569,061,473,124	*Fuel*
Sewa dan *Charter* Pesawat	2,153,149,290,481	1,984,209,148,552	*Aircraft Rental and Charter*
Gaji dan Tunjangan	549,666,237,803	368,034,058,253	*Salaries and Allowances*
Asuransi	188,485,129,919	158,232,756,208	*Insurances*
Lain-lain	10,065,642,876	5,514,826,205	*Others*
Jumlah	**10,316,015,870,856**	**7,085,052,262,342**	***Total***

31. Beban Pemeliharaan dan Perbaikan — *31. Maintenance and Overhaul Expenses*

	2008 Rp	2007 Rp	
Pemeliharaan dan Perbaikan	857,552,223,729	774,337,961,948	*Maintenance and Overhaul*
Suku Cadang	410,055,840,483	481,511,196,437	*Spareparts*
Gaji dan Tunjangan	370,414,084,531	318,011,990,596	*Salaries and Allowances*
Sewa	49,312,754,744	34,320,857,362	*Rental*
Bahan Bakar	12,937,420,612	11,182,965,787	*Fuel*
Asuransi	3,483,209,336	1,264,215,250	*Insurance*
Lain-lain	163,568,871,016	129,812,231,702	*Others*
Jumlah	**1,867,324,404,451**	**1,750,441,419,082**	***Total***

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASI (Lanjutan)
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL
STATEMENTS(Continued)
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

32. Beban Bandara — *32. User Charges and Station Expenses*

	2008 Rp	2007 Rp	
Pelayanan Pesawat dan Penerbangan	1,171,701,741,809	994,285,362,628	*Aircraft and Flight Services*
Gaji dan Tunjangan	137,081,950,201	112,855,877,376	*Salaries and Allowances*
Jumlah	**1,308,783,692,010**	**1,107,141,240,004**	***Total***

33. Beban Pelayanan Penumpang — *33. Passenger Services Expenses*

	2008 Rp	2007 Rp	
Pelayanan Penumpang	708,718,858,531	633,476,854,965	*Passenger Services*
Gaji dan Tunjangan	375,954,013,717	334,086,113,429	*Salaries and Allowances*
Pemakaian Persediaan Umum	91,206,191,863	102,141,821,019	*General Inventories Consumption*
Lain-lain	37,443,865,306	37,373,625,984	*Others*
Jumlah	**1,213,322,929,417**	**1,107,078,415,397**	***Total***

34. Beban Tiket, Penjualan dan Promosi — *34. Ticketing, Sales and Promotion Expenses*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Komisi	669,731,749,317	568,658,150,054	*Commissions*
Reservasi	368,599,710,530	322,189,932,986	*Reservations*
Gaji dan Tunjangan	156,922,129,619	146,347,625,679	*Salaries and Allowances*
Promosi	114,850,261,325	72,050,500,340	*Promotions*
Lain-lain	193,525,148,771	132,846,501,590	*Others*
Jumlah	**1,503,628,999,562**	**1,242,092,710,649**	***Total***

35. Beban Administrasi dan Umum / *35. General and Administrative Expenses*

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Gaji dan Tunjangan	544,325,306,074	381,724,991,483	*Salaries and Allowances*
Utilitas	114,081,425,880	112,629,715,659	*Utility*
Sewa	104,777,166,932	80,459,756,649	*Rental*
Pajak	97,638,862,312	61,645,463,064	*Taxes*
Beban Piutang Tak Tertagih	86,614,979,387	18,253,905,198	*Bad Debts Expense*
Jasa Profesional dan Pelatihan	67,946,287,465	42,228,479,220	*Professional Services and Training*
Pemeliharaan dan Perbaikan	52,012,595,587	53,148,964,277	*Maintenance and Repair*
Kesehatan	44,371,539,311	43,446,919,274	*Health Care*
Perlengkapan Kantor	23,494,715,536	20,706,263,222	*Office Supplies*
Asuransi	10,986,276,910	9,750,724,393	*Insurance*
Iuran Keanggotaan	4,895,982,253	4,788,934,386	*Membership Dues and Subscription*
Lain-lain	119,466,779,533	90,999,307,356	*Others*
Jumlah	**1,270,611,917,180**	**919,783,424,181**	***Total***

36. Beban Bunga / *36. Interest Expense*

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Pinjaman	295,136,902,355	108,294,146,077	*Loans*
Obligasi Konversi	41,234,350,934	39,028,371,805	*Convertible Bonds*
Lain-lain	29,109,672,535	8,228,725,483	*Others*
Jumlah	**365,480,925,824**	**155,551,243,365**	***Total***

37. Penghasilan (Beban) Lain-Lain - Bersih / *37. Other Income (Expenses) – Net*

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Dividen	7,055,074,169	14,104,954,179	*Dividends*
Klaim Asuransi	(28,721,700)	--	*Insurance Claim*
Lain-lain	(108,112,502,974)	61,600,647,277	*Others*
Jumlah	**(101,086,150,505)**	**75,705,601,456**	***Total***

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN
KONSOLIDASI (Lanjutan)
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL
STATEMENTS(Continued)
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

38. Penghasilan (Beban) Pajak / *38. Tax Income (Expense)*

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Pajak Kini			*Current Tax*
Anak Perusahaan	(78,121,722,668)	(66,797,405,384)	*Subsidiaries*
Pajak Tangguhan			*Deferred Tax*
Perusahaan	(6,371,625,197)	25,374,066,543	*The Company*
Anak Perusahaan	(12,217,305,034)	11,548,994,076	*Subsidiaries*
Jumlah Pajak Tangguhan	(18,588,930,231)	36,923,060,619	*Total Deferred Taxes*
Jumlah Beban Pajak	**(96,710,652,899)**	**(29,874,344,765)**	***Total Tax Expense***

Pajak Kini / ***Current Tax***

Rekonsiliasi antara rugi sebelum pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi dengan laba (rugi) fiskal Perusahaan adalah sebagai berikut:

A reconciliation between loss before tax per consolidated statements of income and taxable income (fiscal losses) of the Company is as follows:

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Laba Sebelum Pajak			*Gain Before Tax per*
Menurut Laporan Laba Rugi Konsolidasi	775,820,075,297	101,451,207,118	*Consolidated Statements of Income*
Laba Anak Perusahaan Sebelum Pajak	256,588,301,056	54,957,646,487	*Income Before Tax of Subsidiaries*
Eliminasi	(356,565,973,250)	(121,597,033,563)	*Elimination*
Laba Sebelum Pajak Perusahaan	675,842,403,104	34,811,820,042	*Income Before Tax of the Company*
Perbedaan Temporer			*Temporary Differences*
Penyisihan Piutang Ragu-Ragu	1,330,015,292	(436,905,363)	*Allowance for Doubtful Accounts*
Penyisihan Penurunan Nilai Persediaan	(201,618,548)	(69,099,965)	*Allowance for Inventory Obsolescence*
Penyusutan	10,561,418,452	(13,001,085,653)	*Depreciation*
Imbalan kerja	(37,176,315,980)	115,285,663,190	*Employee Benefits*
Sub Jumlah	(25,486,500,784)	101,778,572,209	*Sub Total*
Perbedaan Tetap			*Permanent Differences*
Penghasilan yang Dikenakan Pajak Final	(98,825,387,864)	(56,156,118,140)	*Income Subjected to Final Tax*
Beban yang Tidak Dapat Diperhitungkan Menurut Fiskal	231,447,027,904	20,430,080,875	*Expenses That are not Deductible for Tax Purposes*
Pendapatan yang Tidak Dapat Diperhitungkan Menurut Fiskal	(13,210,064,891)	--	*Income that are not deductible for Tax Purposes*
Bagian Laba Anak Perusahaan	(166,010,333,903)	(137,195,261,088)	*Equity in Net Income of Subsidiaries*
Sub Jumlah	(46,598,758,754)	(172,921,298,353)	*Sub Total*
Laba (Rugi) Fiskal Tahun Berjalan	603,757,143,566	(36,330,906,103)	*Taxable Income (Tax Loss) for the Year*
Akumulasi Rugi Fiskal Tahun Sebelumnya	(1,353,243,621,988)	(1,347,733,647,502)	*Tax Loss Carried Forward - Previous Year*
Koreksi Sesuai dengan Surat Ketetapan Pajak	20,949,467,917	25,917,069,125	*Correction Based on Tax Assessment Letter*
Koreksi Sesuai dengan Surat Pemberitahuan	--	4,903,862,492	*Correction Based on Annual Tax Return*
Jumlah Akumulasi Rugi Fiskal - Perusahaan	**(728,537,010,505)**	**(1,353,243,621,988)**	***Accumulated Tax Loss-the Company***

Pajak Tangguhan

Deferred Tax

	31 Desember/ *December 31* 2006	Penghasilan (Beban) Pajak Tangguhan/ *Deferred Tax Income (Expense)* (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	31 Desember/ *December 31* 2007	Penghasilan (Beban) Pajak Tangguhan/ *Deferred Tax Income (Expense)*	Dibukukan dari Ekuitas/ *Recognized from Equity*	31 Desember/ *December 31* 2008	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Aktiva (Kewajiban) Pajak Tangguhan							***Deferred Tax Assets (Liabilities)***
Perusahaan							***The Company***
Penyisihan Piutang Tidak Tertagih	63,622,015,100	(5,703,492,257)	57,918,522,843	332,503,823	--	58,251,026,666	*Allowance for Doubtful Accounts*
Penyisihan Persediaan Usang	3,895,472,662	(2,958,196,347)	937,276,315	(50,404,637)	--	886,871,678	*Inventory Obsolescence*
Penyusutan	(3,350,381,886)	(549,943,810)	(3,900,325,696)	2,640,354,613	--	(1,259,971,083)	*Depreciation*
Imbalan kerja	151,599,863,154	34,585,698,957	186,185,562,111	(9,294,078,996)	--	176,891,483,115	*Employee Benefit*
							Property and Equipment Revaluation
Surplus Revaluasi Aset Tetap	--	--	--	--	(385,797,879,278)	(385,797,879,278)	*Surplus*
Jumlah Kewajiban Pajak Tangguhan							*Total Deferred Tax Assets*
Perusahaan	215,766,969,030	25,374,066,543	241,141,035,573	(6,371,625,197)	(385,797,879,278)	(151,028,468,902)	*The Company*
Anak Perusahaan							***Subsidiaries***
Aktiva Pajak Tangguhan	68,583,419,945	11,365,423,582	79,948,843,527	(1,225,453,634)	--	78,723,389,893	*Deferred Tax Assets*
Jumlah Aktiva Pajak Tangguhan	**284,350,388,975**	**36,739,490,125**	**321,089,879,100**			**78,723,389,893**	***Total Deferred Tax Assets***
Kewajiban Pajak Tangguhan							***Deferred Tax Liabilities***
Anak Perusahaan	(3,570,491,924)	183,570,494	(3,386,921,430)	(10,991,851,400)	(31,905,095,272)	(46,283,868,102)	*Subsidiaries*
Jumlah Kewajiban Pajak Tangguhan		(3,386,921,430)			(417,702,974,550)	(197,312,337,004)	*Total Deferred Tax Liabilities*
Manfaat (Beban) Pajak Tangguhan - Bersih		36,923,060,619		(18,588,930,231)			*Deferred Tax Benefits (Expense) - Net*

Saldo rugi fiskal belum diakui sebagai aset pajak tangguhan karena besar kemungkinan laba fiskal pada masa depan belum memadai untuk dikompensasi.

The tax losses carryforward have not been recognized as deferred tax assets as it is probable that future taxable profit will not yet be available against which the tax losses can be utilized.

Rekonsiliasi antara penghasilan (beban) pajak dan hasil perkalian laba (rugi) akuntansi sebelum pajak penghasilan dengan tarif pajak yang berlaku adalah sebagai berikut:

A reconciliation between the total tax income (expense) and the amounts computed by applying the effective tax rate to income (loss) before income tax is as follows:

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Menurut			*Gain (Loss) Before Tax per Consolidated*
Laporan Laba Rugi Konsolidasi	775,820,075,297	101,451,207,118	*Statements of Income*
Laba Anak Perusahaan Sebelum Pajak	256,588,301,056	54,957,646,487	*Income Before Tax of Subsidiaries*
Eliminasi	(356,565,973,250)	(121,597,033,563)	*Elimination*
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Perusahaan	675,842,403,104	34,811,820,042	*Gain (Loss) Before Tax of the Company*

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Tarif Pajak yang Berlaku	168,960,600,776	10,443,546,012	*Applicable Tax Rate*
Dampak Pajak Atas:			*Tax Effect of:*
Beban yang Tidak Dapat			*Expenses that are Not Deductible*
Diperhitungkan Menurut Fiskal	57,861,756,976	6,129,024,263	*For Tax Purposes*
Penghasilan yang Dikenakan			*Income Subject to*
Pajak Final	(24,706,346,966)	(16,846,835,442)	*Final Tax*
Pendapatan yang Tidak Dapat Diperhitungkan			*Income that are not deductible*
Menurut Fiskal	(3,302,516,223)	--	*for Tax Purposes*
Bagian Laba Anak Perusahaan	(41,502,583,476)	(41,158,578,326)	*Equity in Net Income of Subsidiaries*
Perbedaan Temporer yang Belum Diakui	(145,833,769,883)	78,355,904,112	*Unrecognised Temporary Differences*
Perubahan Tarif Pajak	(30,066,071,434)	--	*Changes in Tax Rate*
Manfaat (Beban) Pajak Kini Perusahaan	**(18,588,930,231)**	**36,923,060,619**	***Current Tax Benefit (Expense) of the Company***
Beban Pajak Anak Perusahaan	(78,121,722,668)	(66,797,405,384)	*Tax Expense of the Subsidiaries*
Jumlah Beban Pajak	**(96,710,652,899)**	**(29,874,344,765)**	***Total Tax Expense***

Pengaruh Perubahan Tarif Pajak Penghasilan

Pada tanggal 23 Sepetember 2008, Pemerintah Republik Indonesia menerbitkan Undang-undang Pajak Penghasilan No. 36 Tahun 2008, yang menetapkan antara lain perubahan tariff pajak penghasilan bertingkat menjadi tarif pajak penghasilan yang bertahap menurun menjadi 28% tahun 2009 dan 25% tahun 2010 dan seterusnya. Undang-undang ini menggantikan Undang-undang Pajak Penghasilan No. 17 Tahun 2000 dan berlaku mulai tanggal 1 Januari 2009. Aset dan kewajiban pajak tangguhan disesuaikan dengan tarif pajak yang berlaku pada periode ketika aset direalisasikan berdasarkan tariff pajak yang akan ditetapkan.

Effect of Changes in Income Tax Rates

On September 23, 2008, Government of Republic of Indonesia issued New Income Tax Regulation No. 36 Year 2008 on which, among others determining the graduated corporate income tax rate is change into phased-in tax rates decreasing to become at 28% in 2009 and 25% in 2010 and thereafter. The new regulation superseded Income Tax Regulation No. 17 Year 2000 and is effective on January 1, 2009. Accordingly, defferd tax assets and liabilities has been adjusted to the tax rates that are excepted to apply at the period when the asset is realized or liability is settled based on the tax rates that will be enacted.

39. Kewajiban Imbalan Kerja

39. Employee Benefits Obligation

Program Pensiun

Perusahaan dan PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan, menyelenggarakan program ension iuran pasti untuk seluruh karyawan tetapnya. Program ension tersebut dikelola oleh Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), yang akta pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. KEP-403/KM.17/1999 tanggal 15 Nopember 1999. Iuran dana ension berjumlah 7,5% dari gaji dasar karyawan dimana sebesar 2% ditanggung karyawan dan sisanya ditanggung Perusahaan dan anak perusahaan.

Pension Plan

The Company and PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary, established a defined contribution pension plan for all their permanent employees. The pension plan is managed by Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), whose deed of establishment was approved by the Minister of Finance of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. KEP-403/KM.17/1999 dated November 15, 1999. The pension fund contributions are equivalent to 7.5% of employees' base salaries wherein 2% are assumed by the employees and the difference is assumed by the Company and its subsidiary.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), anak perusahaan, menyelenggarakan program penutupan asuransi atas jaminan hari tua untuk semua karyawan yang memenuhi persyaratan. Program jaminan hari tua ini memberikan manfaat jaminan hari tua yang ditentukan berdasarkan penghasilan terakhir peserta. Program jaminan hari tua ini dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Pendanaan jaminan hari tua berasal dari kontribusi anak Perusahaan tersebut dan karyawannya masing-masing sebesar 7,5% dan 2,5% dari gaji kotor.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), a subsidiary, established an insurance program covering post-retirement benefits for all qualified permanent employees. This program provides post-retirement benefits based on the participants last salaries. This program is managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero). The program is funded by contributions from the respective subsidiary and its employees at 7.5% and 2.5%, respectively, of the employees' gross salaries.

PT Aerowisata, anak perusahaan, menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan tetapnya yang dikelola oleh Dana Pensiun Pegawai Aerowisata. Iuran dana pensiun berasal dari kontribusi PT Aerowisata dan karyawan masing-masing sebesar 10% dan 5% dari gaji kotor. Pada masa pensiun, karyawan akan memperoleh manfaat sebesar 2,5% x masa kerja x penghasilan dasar pensiun.

PT Aerowisata, a subsidiary, established a defined benefit pension plan for all their permanent employees, that it managed by Dana Pensiun Pegawai Aerowisata. The pension fund is funded by contribution from PT Aerowisata and its employees at 10% and 5%, respectively, of the employees gross salaries. At retirement age the employees will obtain benefit of 2.5% x working period x basic pension income.

Kontribusi Perusahaan dan anak perusahaan untuk tahun-tahun yang berakhir 31 Desember 2008 dan 2007 adalah sebagai berikut:

Contribution of the Company and its subsidiaries for the years ended December 31, 2008 and 2007 are as follows:

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Perusahaan	26,379,194,439	19,554,057,276	*The Company*
Anak Perusahaan			*Subsidiaries*
GMFAA	10,969,849,766	9,756,092,683	*GMFAA*
ADSI	157,448,980	145,897,687	*ADSI*
Jumlah	**37,506,493,185**	**29,456,047,646**	***Total***

Program Imbalan Kerja

Perusahaan dan anak perusahaan memberikan penghargaan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan pensiun normal dan penghargaan masa kerja kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun, dan jaminan kesehatan pensiun sesuai dengan kebijakan Perusahaan dan anak perusahaan yang didasarkan pada Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Perusahaan telah menghitung kewajibannya sehubungan dengan Undang-Undang Ketenagakerjaan No. 13/2003. Tidak ada pendanaan yang dilakukan atas program imbalan kerja tersebut.

Employee Benefits Program

The Company and its subsidiaries provide award to their employees upon reaching normal retirement (post-retirement benefit) and long service award to employees who have rendered 20 years of service,and pension healty insurance in accordance with the Company and its subsidiaries policies based on Labor Law No. 13 Year 2003. The Company calculates its obligation in accordance with Labor Law No. 13/2003. No funding is required for implementing the employee benefit program.

Perusahaan dan GMFAA (anak perusahaan) juga menyelenggarakan program pemeliharaan kesehatan pensiunan bagi karyawan aktif dan karyawan yang pensiun sejak tahun 2001. Program ini juga mencakup keluarga pensiunan yang memenuhi syarat. Program ini didanai melalui kontribusi Perusahaan dan GMFAA sebesar 4% dan iuran karyawan sebesar 2% dari gaji dasar karyawan yang bersangkutan. Program ini dikelola oleh Yayasan Kesejahteraan Pegawai Garuda Indonesia (YKPGA).

The Company and GMFAA (a subsidiary) also provide a post-retirement healthcare plan for their active employees and employees who have retired since 2001. The plan also covers the eligible dependents. This plan is funded by contribution from the Company and GMFAA of 4% and contribution from employees of 2% of their basic salary. This program is managed by Yayasan Kesejahteraan Pegawai Garuda Indonesia (YKPGA).

Kewajiban imbalan kerja Perusahaan dan anak perusahaan pada 31 Desember 2008 dan 2007 adalah sebagai berikut:

The employee benefit liabilities of the Company and its subsidiaries as of December 31, 2008 and 2007 are as follows:

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Manfaat Purna Jasa, Penghargaan Masa Kerja, dan Jaminan Kesehatan Pensiun	873,543,972,734	768,339,503,338	*Post - Retirement and Long Service Award, Pension Health Insurance*
Pesangon Pemutusan Kontrak Kerja	1,020,675,285	6,241,815,523	*Termination Benefits*
Jumlah Kewajiban Imbalan Kerja	**874,564,648,019**	**774,581,318,861**	***Total Employee Benefit Liabilities***

Manfaat purna jasa dan penghargaan masa kerja dihitung secara aktuaria dengan menggunakan asumsi utama sebagai berikut:

Post - retirement and long service award are actuarially determined using key assumptions as follows:

	2008	2007	
	per tahun/ *per annum*	per tahun/ *per annum*	
Tingkat Diskonto	12.00%	10.00%	*Discount Rate*
Tingkat Kenaikan Gaji :			*Salary Increase :*
Perusahaan	8%	5%	*The Company*
Anak Perusahaan	5 % - 8 %	5 % - 8 %	*Subsidiaries*

Kewajiban manfaat purna jasa dan penghargaan masa kerja Perusahaan pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007 adalah sebagai berikut:

The Company's post-retirement and long service award benefit liabilities as of December 31, 2008 and 2007, are as follows:

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
Nilai Sekarang Kewajiban Masa Lalu	1,387,538,761,124	1,228,593,557,644	*Present Value of Past Service Obligation*
Kewajiban Masa Lalu yang Masih akan Diakui di Tahun-tahun Mendatang *(Non-Vested)*	(337,365,791,827)	(374,849,616,772)	*Non-Vested Past Service Obligation*
Keuntungan (Kerugian) Aktuarial yang Belum Diakui	(176,628,996,563)	(85,404,437,534)	*Unrecognized Actuarial Gain (Loss)*
Jumlah Kewajiban Manfaat Purna Jasa dan Penghargaan Masa Kerja	**873,543,972,734**	**768,339,503,338**	***Total Post-Retirement and Long Service Award Benefit Liabilities***

Rekonsiliasi beban imbalan kerja yang diakui di Laporan Laba Rugi:

Reconciliation of employee benefit expense recognized in the statements of income:

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Beban Jasa Kini	56,826,907,537	55,875,633,150	*Current Service Cost*
Beban Bunga	109,830,157,029	104,454,816,815	*Interest Cost*
Biaya Jasa Lalu	36,583,754,890	37,465,243,750	*Past Service Cost*
Biaya Terminasi	5,280,928,000	2,419,133,000	*Termination Cost*
Amortisasi Kerugian (Keuntungan) Aktuarial	7,249,371,132	6,271,783,886	*Amortization of Actuarial Loss (Gain)*
Dampak Pengurangan Pegawai	(28,425,081,542)	(3,627,066,815)	*Impact of Employee Reduction*
Beban Imbalan Kerja	**187,346,037,046**	**202,859,543,786**	***Employee Benefits Expense***

Rekonsiliasi perubahan pada aktiva/kewajiban yang diakui di neraca Perusahaan:

Reconciliation of changes in asset/liabilities recognized in balance sheets of the Company:

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Kewajiban Manfaat Purna Jasa dan Penghargaan			*Employee Post - Retirement and Long*
Masa Kerja pada Awal Tahun	768,339,503,338	632,639,103,637	*Service Award at Beginning of Year*
Pembayaran Pesangon Karyawan pada			*Termination Benefit Paid During*
Tahun Berjalan	(84,295,752,894)	(67,635,647,136)	*the Year*
Beban Imbalan Kerja yang Diakui pada			*Amount Charged to*
Tahun Berjalan	187,346,037,046	202,859,543,786	*Operations*
Mutasi	(156,703,680)	--	*Movement*
Penyesuaian atas Koreksi Data	2,310,888,924	476,503,051	*Adjustment on Data Correction*
Kewajiban Manfaat Purna Jasa dan			***Post - Retirement and Long Service***
Penghargaan Masa Kerja pada Akhir Tahun	**873,543,972,734**	**768,339,503,338**	***Award Benefit Liabilities at End of Year***

40. Sifat dan Transaksi Hubungan Istimewa

40. Nature of Relationship and Transaction with Related Parties

Sifat Hubungan Istimewa

a. Perusahaan dan PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia.
b. Perusahaan mempunyai penyertaan saham pada PT Gapura Angkasa (perusahaan asosiasi), dan Abacus International Holdings Ltd.

Transaksi Hubungan Istimewa

Dalam kegiatan usahanya, Perusahaan dan anak perusahaan mengadakan transaksi tertentu dengan pihak hubungan istimewa.

a. Pendapatan dari pemeliharaan pesawat tahun 2008 sebesar Rp 2.066.672.798 dan tahun 2007 sebesar Rp 7.632.613.484 berasal dari MNA.

b. 85,84% dan 84,93% dari jumlah pendapatan usaha anak perusahaan (PT Abacus Distribution Systems Indonesia) masing-masing pada tahun 2008 dan 2007 berasal dari Abacus International Pte Ltd.

c. Perusahaan memiliki piutang usaha dari pihak hubungan istimewa (Catatan 6) dan hutang usaha ke pihak hubungan istimewa (Catatan 15).

Nature of Relationships

a. The Company and PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) are owned by the Government of the Republic of Indonesia.
b. The Company has ownership interests in PT Gapura Angkasa (an associate), and Abacus International Holdings Ltd.

Related Party Transaction and Balance

In conducting its business, the Company and its subsidiaries entered into certain transactions with related parties.

a. Revenue from aircraft maintenance is amounting to Rp 2,066,672,798 and Rp 7,632,613,484 in 2007are derived from MNA.

b. 85.84% and 84.93% of a subsidiary's revenues (PT Abacus Distribution Systems Indonesia) in 2008 and 2007 are derived from Abacus International Pte Ltd.

c. The Company has outstanding trade receivables from related parties (Note 6) and trade payables to related parties (Note 15).

41. Sewa Guna Usaha

41. Lease

a. Sewa Pembiayaan

Perusahaan mengadakan perjanjian sewa pembiayaan untuk 6 (enam) unit pesawat jenis Airbus tipe A330 dengan masa sewa 20 tahun sejak 1996 – 2016. Total komitmen sewa yang akan jatuh tempo adalah sebagai berikut:

a. Finance Lease

The Company entered into finance lease agreement lease for 6 (six) aircraft Airbus type A330 with lease term of 20 years since 1996 – 2016. Total rent commitments which fall due is as follows:

	2008 USD	2007 USD	
Dalam satu tahun	60,838,449	59,916,103	*Within one year*
Antara satu dan lima tahun	230,744,526	237,526,897	*Betweeen one and five years*
Lebih dari lima tahun	218,862,341	272,918,421	*Over five years*
Jumlah	**510,445,316**	**570,361,421**	***Total***

b. Sewa Operasi

Perusahaan dan anak perusahaan mengadakan perjanjian sewa guna usaha operasi antara lain:

1. Pesawat

Perusahaan Sewa Guna Usaha/ *Lessors*	Aktiva Sewa Usaha/ *Leased Asset*	Jatuh tempo/ *Year of Maturity*
Pesawat/*Aircraft*		
GE Capital Aviation Services	1 Boeing 737-300	2009
	1 Boeing 737-300	2010
	2 Boeing 737-300	2010
	1 Boeing 737-400	2009
	1 Boeing 737-400	2010
	7 Boeing 737-400	2011
International Lease Finance Corporation	1 Boeing 737-400	2008
	1 Boeing 747-400	2009
Banque AIG	1 Boeing 737-300	2008
Castle 2003-1A	1 Boeing 737-400	2008
Fast Jet	1 Boeing 737-300	2008
Metz Location	1 Boeing 737-300	2009
Merino Air	1 Boeing 737-800	2010
Geary Capital	1 Boeing 737-800	2008
Wells Fargo	1 Boeing 737-400	2012
Mesin/*Engine*		
Aero Turbine	1 mesin/*engine* Boeing 737	2009
Aviation Lease Finance	3 mesin/*engines* Boeing 747-400	2009
Willis Lease Finance Co.	1 mesin/*engine* Boeing 737	2008
Deucalion Engine Leasing Ltd.	2 mesin/*engines* Boeing 737	2010
Pratt & Witney Engine Leasing	1 mesin/*engine* Boeing 737	2008
Wells Fargo	2 mesin/*engines* Boeing 737	2010

2. Lainnya

a. Pada tanggal 28 Oktober 2005, Perusahaan menandatangani perjanjian dengan PT Mandira Erajasa Wahana (Mandira) anak perusahaan PT Aerowisata, untuk menyewakan kendaraan operasional kepada Perusahaan. Perjanjian ini berlaku untuk periode 11 Juni 2007 sampai 11 Juni 2010.

b. GMFAA mengadakan perjanjian dengan Perusahaan untuk menyewakan tanah dan bangunan kepada GMFAA yang terletak di Bandara Udara Soekarno-Hatta, Cengkareng, Tangerang. Perjanjian ini berlaku mulai dari 1 Agustus 2002. Pada tanggal 31 Maret 2008, GMFAA dan Perusahaan menyepakati perubahan perjanjian, antara lain (1) sewa-lanjut atas tanah PT (Persero) Angkasa Pura II diubah menjadi sewa langsung (2) perubahan luas bangunan yang disewa (3) pembayaran lebih dahulu biaya-biaya Perusahaan oleh GMFAA meliputi biaya Pajak Bumi dan Bangunan, listrik, dan air (4) Perjanjian berlaku mulai dari 1 Januari 2008.

b. Operating Lease

The Company and subsidiaries entered into operating lease agreements, among others:

1. Aircrafts

2. Others

a. On October 28, 2005, the Company entered into agreement with PT Mandira Erajasa Wahana (Mandira), subsidiary of PT Aerowisata, to lease operational vehicles to the Company. The term of this agreement is for the period starting June 11, 2007 until June 11, 2010.

b. On March 27, 2003, GMFAA entered into agreement with the Company in relation to lease of the land and building to GMFAA located in Soekarno-Hatta Airport, Cengkareng, Tangerang. This agreement was effective from August 1, 2002. On March 31, 2008, GMFAA and The Company agreed to amend the agreement, among others (1) sub-lease on PT (Persero) Angkasa Pura II's land changed to become directly (2) change in the lease area of building (3) payments in advance the The Company's expenses by GMFAA including Land and Building Tax (PBB), electricity and water expenses (4) The agreement was effective from Januari 1, 2008.

c. Pada tanggal 14 Juni 2004, GMFAA mengadakan perjanjian dengan Perusahaan, untuk memberikan layanan sistem informasi dan komunikasi kepada GMFAA. Perjanjian ini berlaku untuk periode 10 tahun efektif dari 1 Januari 2004.

d. Pada tanggal 28 Oktober 2005, GMFAA menandatangani perjanjian dengan Mandira, untuk menyewakan kendaraan operasional kepada GMFAA. Perjanjian ini berlaku untuk periode 1 Juni 2005 sampai 30 Juni 2008. Kemudian GMFAA melanjutkan sewa tersebut dengan Mandira dengan menandatangani perjanjian baru pada tanggal 20 Oktober 2008 untuk periode 1 Oktober 2008 sampai 30 September 2011.

e. Pada tanggal 5 Juni 2006, GMFAA menandatangani perjanjian dengan PT Jakadara Aircraft Services untuk melaksanakan jasa pergerakan material GMFAA. Perjanjian ini berlaku untuk periode 2 tahun efektif dari 1 Juli 2008 sampai 30 Juni 2008.

f. Pada tanggal 25 Januari 2008, GMFAA mengadakan Perjanjian Pemanfaatan Tanah dan Konsesi Usaha dengan PT (Persero) Angkasa Pura II sehubungan dengan pemanfaatan tanah seluas ± 900.000 m^2 untuk digunakan dalam kegiatan usaha pemeliharaan pesawat di Bandara Udara Soekarno-Hatta, Cengkareng, Tangerang. Perjanjian ini berlaku sampai dengan 31 Desember 2011 dengan kompensasi dan konsesi sesuai dengan tarif yang disepakati. GMFAA wajib memberikan jaminan bank yang diterbitkan oleh bank umum untuk menjamin pembayaran kompensasi tersebut. Masa berlaku jaminan tersebut selama 1 tahun dan diperpanjang setiap tahunnya sampai berakhirnya perjanjian ini.

g. Pada tanggal 14 Agustus 2008, GMFAA menandatangani perjanjian dengan Mandira untuk melaksanakan jasa pergerakan material GMFAA. Perjanjian ini berlaku untuk periode 3 tahun efektif dari 1 Juli 2008 sampai 30 Juni 2011.

h. GMFAA juga mengadakan perjanjian sewa operasi peralatan operasional, koneksi internet, dan lainnya dengan beberapa pihak.

Dalam perjanjian-perjanjian sewa operasi tersebut terdapat opsi pembaruan sewa yang diperjanjikan. Perusahaan tidak memiliki opsi untuk membeli aset yang disewa pada akhir masa sewa. Perjanjian tersebut juga memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan pengakhiran perjanjian sebelum masa sewa berakhir.

c. On June 14, 2004, GMFAA entered into agreement with the Company in relation to provide information system and communication to GMFAA. The term of this agreement is for the period of 10 years effective from January 1, 2004.

d. On October 28, 2005, GMFAA entered into agreement with Mandira in relation to lease operational vehicle to GMFAA. The term of this agreement is for the period starting June 1, 2005 until June 30, 2008. Then GMFAA continue the lease with Mandira by entering into a new agreement on October 20, 2008 for the period starting October 1, 2008 until September 30, 2011.

e. On June 5, 2006, GMFAA entered into agreement with PT Jakadara Aircraft Services in relation to provide material handling vehicle to GMFAA. The term of this agreement for the period starting July 1, 2006 until June 30, 2008.

f. On January 25, 2008, GMFAA entered into Land Utilization and Business Concession Agreements with PT (Persero) Angkasa Pura II in relation to land utilization measuring approximately 900,000 square meters which used for aircraft maintenance business activities in Soekarno-Hatta Airport, Cengkareng, Tangerang. The term of this agreement was effective until December 31, 2011, which compensation and concession based on the agreed tariffs. GMFAA obliged to provide bank guarantee which issued by general bank to secure the payment of such compensation. The term of such guarantee is 1 year and will be amended until the end of term of this agreement.

g. On August 14, 2008, GMFAA entered into agreement with Mandira in relation to provide material handling services to GMFAA. The term of this agreement for the period of 3 years effective from July 1, 2008 until June 30, 2011.

h. GMFAA also entered into operating lease agreements of operational equipment, internet connection, and others with several parties.

The operating lease arrangements contain option to renew the arranged lease. The Company does not have an option to purchase such assets at the expiry of the lease period. The lease arrangements include certain conditions that may cause the leases to be terminated prior to the expiry of the lease periods.

Total komitmen sewa yang akan jatuh tempo adalah sebagai berikut:

Total rent commitments which fall due is as follows:

	2008 USD	2007 USD	
Tidak lebih dari 1 tahun	95,382,869,492	57,969,601,324	*Not longer than 1 year*
Lebih dari 1 tahun dan tidak lebih dari 5 tahun	231,260,037,148	194,910,239,068	*Longer than 1 year and not longer than 5 year*
Lebih dari 5 tahun	265,925,833,066	285,003,467,549	*Longer than 5 year*
Jumlah	**592,568,739,706**	**537,883,307,941**	***Total***

42. Ikatan dan Kontinjensi / *42. Commitments and Contingencies*

a. Sesuai dengan *Purchase Agreement* No. 1938 tanggal 4 Juni 1996 yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 4 tanggal 29 Desember 2005, Perusahaan mengadakan kontrak pembelian pesawat Boeing 777-200ER sebanyak 6 pesawat dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD 198,192,610. Harga pesawat akan ditetapkan pada saat penyerahan dengan memperhitungkan penyesuaian harga sesuai dengan perjanjian. Penyerahan direncanakan pada bulan Juni 2010 sampai dengan Agustus 2011.

Namun demikian berdasarkan konfirmasi dari The Boeing Company No. 6-1176-DJH-1049R-1 tanggal 30 Maret 2007, pembelian 6 pesawat tipe Boeing 777–200ER diganti menjadi pembelian 10 pesawat tipe Boeing 787 dengan jadwal pengiriman sampai dengan April 2014 sampai dengan Juli 2015.

Konfirmasi tersebut kemudian dilanjutkan dengan adanya penawaran pembaharuan *Purchase Agreement* No. 1938 oleh Boeing menjadi 10 pesawat jenis B 777-200ER/ 300ER/200LR.

Menanggapi penawaran tersebut, Perusahaan merencanakan menambah pembelian pesawat B 777 dari 6 pesawat B 777-200 menjadi 10 pesawat B 777-300ER, melalui *Supplemental Agreement* No. 5 atas Purchase Agreement No 1938. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Juli 2010 sampai dengan Juli 2013.

a. Based on Purchase Agreement No. 1938 dated June 4, 1996, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No.4 dated December 29, 2005, the Company entered into a contract to purchase 6 Boeing 777-200ER with basic price of USD 198,192,610. The price of the aircrafts will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery was scheduled within the period of June 2010 up to August 2011.

However, based onconfirmation from the Boeing Company No. 6-1176-DJH - 1049R-1, dated March 30, 2007, the purchase of 6 Boeing 777-200ER was replaced with purchase of 10 Boeing 787 and will be delivered April 2014 up to July 2015.

The confirmation is proceeded by the Boeing's offering to renew the Purchase Agreement No. 1938 into purchase of 10 B 777-200ER/300ER/200LR.

In response to the offer, the Company plans to add the number of units purchased from 6 aircrafts B777-200 into 10 aircrafts B 777-300ER by submitting Supplemental Agreement no. 5 to Purchase Agreement No 1938. Delivery of the aircrafts is scheduled within the period of July 2010 up to July 2013.

Perusahaan juga melakukan Purchase Agreement No. 2158 tanggal 19 Juni 1998 untuk pembelian 18 pesawat Boeing 737-700, yang terakhir diamandemen melalui *Supplemental Agreement* No. 4 tanggal 31 Mei 2007, di mana Perusahaan menambah jumlah pesawat menjadi 25 pesawat tipe B 737-800 dengan harga dasar (*aircraft basic price*) USD 72,364,900. Harga pesawat ditetapkan pada saat penyerahan dengan memperhitungkan penyesuaian harga sesuai dengan perjanjian. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Juni 2009 sampai dengan Mei 2012.

The Company also entered into Purchase Agreement No. 2158 dated June 19, 1998 for the purchase of 18 Boeing 737-700, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No 4 dated May 31, 2007, whereby the Company adds the number of units purchased into 25 Boeing 737-800 aircrafts with basic price of USD 72,364,900. The price of the aircraft will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery of the aircrafts is within the period ofJune 2009 up to May 2012.

b. Pada tanggal 4 November 1989, Perusahaan melakukan *Purchase Agreement* dengan Airbus untuk pembelian dan pengiriman 9 pesawat Airbus A330. Perusahaan telah menerima pengiriman 6 pesawat, akan tetapi berupaya melakukan perpanjangan waktu atas pengiriman 3 pesawat sisanya, yang berdasarkan *Side Letter* tanggal 21 Desember 1995 dinyatakan bahwa penyerahan 3 pesawat terakhir dijadwalkan bulan Juli 1998, Agustus 1998, dan Januari 1999. Pengiriman pesawat tersebut belum dapat dilakukan karena Perusahaan belum mencapai kesepakatan formal dengan Airbus sehubungan dengan kewajibannya dalam *Purchase Agreement* untuk pengiriman 3 pesawat Airbus A330 sisanya .

b. On November 4, 1989 the Company entered into a Purchase Agreement with Airbus for the purchase and delivery of 9 Airbus A330 aircrafts. The Company has taken delivery of 6 of the aircrafts but has sought rolling extension to the delivery of the final 3 aircrafts, most recently subsequent to a Side Letter dated December 21, 1995 provided that the final delivery of 3 aircrafts was scheduled in July 1998, August 1998, and January 1999. These deliveries have not taken place because the Company has not reached any subsequent formal agreement with Airbus in relation to its obligation under the Purchase Agreement for the delivery of the remaining 3 Airbus A330 aircrafts.

c. Perjanjian *Pooling* Komponen dengan SR Technics Switzerland ("SR Technics").

Perusahaan mengadakan perjanjian *component pooling* A-330 dengan SR Technics. Perusahaan berpartisipasi sebagai anggota *pool* A-330 untuk menggunakan persediaan komponen A-330 yang berada di penyimpanan persediaan induk Zurich. Perusahaan juga berhak meminta SR Technics untuk memberikan *temporary services*, tim asistensi lapangan atau pelayanan khusus lainnya serta memberikan pelatihan teknik dan administrasi kepada personil Perusahaan pada tempat perawatan pesawat Perusahaan di Jakarta atau pada *line station*-nya.

Perjanjian ini berlaku selama 3 tahun sejak 1 Mei 1999 sampai dengan 30 April 2010 dan telah diperpanjang beberapa kali dengan amendemen terakhir No. DS/PERJ/AMEND-IV/DE-3076/99/2007, tanggal 10 Juli 2007. Setelah tanggal tersebut, salah satu pihak dapat mengakhiri perjanjian dengan syarat pemberitahuan 6 bulan sebelumnya kepada pihak lainnya. Biaya *pooling* ditentukan dengan menggunakan tarif sesuai dengan komponen yang digunakan.

c. Component Pooling Agreement with SR Technics Switzerland ("SR Technics").

The Company entered into a component pooling agreement for A-330 with SR Technics. As a participant of the A-330 pool, the Company is allowed to use A-330 components which are available in the main storage at Zurich. The Company also has the right to ask SR Technics to provide temporary services, field assistance team or other special services, as well as technical and administrative training in the Company's maintenance facility in Jakarta or in any other line stations of SR Technics.

This agreement is valid for 3 years commencing on May 1, 1999 until April 30, 2010 and has been extended several times with the latest amendment No. DS/PERJ/AMEND-IV/DE-3076/99/2007 dated July 10, 2007. Afterwards, each party may cancel the agreement by giving to the other party 6 months prior notice. The corresponding pooling expense is determined according to the tariff applied to the components used.

d. Perusahaan mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 6.246 m² dengan PT Angkasa Pura II, untuk jangka waktu 30 tahun yang berakhir 30 September 2021. Tanah tersebut digunakan Perusahaan untuk lokasi gedung perkantoran *cargo*. Kompensasi atas tanah tersebut sebesar Rp 800 per m² per bulan atau seluruhnya Rp 1.798.848.000 dan dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun. Uang muka sebesar 10% atau Rp 179.884.800. Pembayaran dilakukan setiap tahun sebesar Rp 53.965.440.

Pada akhir periode perjanjian, tanah beserta seluruh fasilitas diatasnya diserahkan kepada PT Angkasa Pura II.

Perusahaan juga mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 1.136.865 m² dengan PT Angkasa Pura II, untuk jangka waktu 20 tahun yang akan berakhir 31 Desember 2011. Perusahaan diwajibkan membayar kompensasi sebesar Rp 165 per m² per bulan. Besar kompensasi tersebut ditinjau setiap 3 tahun. Perusahaan membangun gedung perkantoran, hanggar, perbengkelan dan gudang untuk GMFAA, anak perusahaan, di atas tanah tersebut.

d. The Company entered into an agreement for utilization of 6,246 square meters of land at the Soekarno-Hatta Airport with PT Angkasa Pura II, for 30-year period until September 30, 2021. The land is used for the purpose of cargo office building. The compensation for the use of the land is Rp 800 per square meter per month or a total of Rp 1,798,848,000, which is subject for review every 5 years. A deposit of 10% or Rp 179,884,800 was also paid. Payment of Rp 53,965,440 is made annually.

At the expiration of the agreement, the Company will return the land and all the facilities to PT Angkasa Pura II.

The Company also entered into an agreement with PT Angkasa Pura II for the use of another parcel of land with an area of 1,136,865 square meters at the Soekarno-Hatta Airport, for a period of 20 years until December 31, 2011. The Company pays compensation of Rp 165 per square meter per month. The compensation is subject for review every 3 years. The Company constructed on such land the office building, hangar, workshop and warehouse for GMFAA, subsidiary.

e. Perusahaan menyelenggarakan *Frequent Flyer Program* yang menyediakan *travel awards* berupa terbang cuma-cuma bagi para anggota program ini. *Travel awards* ini ditetapkan berdasarkan akumulasi jarak penerbangan yang telah dilakukan anggota yang bersangkutan.

e. The Company established a Frequent Flyer Program that provides travel awards in the form of free flights to the members of the program. The travel awards are recognized through the accumulation of mileage achieved by the members.

f. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perusahaan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung No. VZ/PERJ/3012/2004 dimana Perusahaan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU Garuda Indonesia Training Centre untuk digunakan sebagai tempat pemasangan *Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis* milik WST.

Karena Perusahaan tidak melaksanakan perjanjian, pada tanggal 19 Desember 2006, WST mengajukan gugatan perdata di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat atas dasar wanprestasi terhadap perjanjian tersebut dan perbuatan melawan hukum.

f. On August 6, 2004, the Company and PT World Simulator Technology (WST) entered into Rental Agreement on Area for Simulator and Support Facilities No. VZ/PERJ/3012/2004 whereby the Company agreed to rent its simulator area and support facilities located at SBU Garuda Indonesia Training Centre to be used as space for Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis owned by WST.

As the Company did not fulfill the agreement, on December 19, 2006, WST filed a lawsuit for a claim at the Distric Court of Central Jakarta due to non-obedience to the agreement and act against the law.

Pada tanggal 30 Mei 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan permohonan kasasi No: 100/SRT.PDT.KAS / 2008 / PN.KKT.PST JO No: 397/PDT.G/2006/PN.JKT.PST pada 7 November 2008 yang mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi kepada WST sebesar USD 1,380,000 dan Rp 1.500.000.000. Pada tanggal 4 Juni 2008, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan menguatkan putusan Pengadilan Jakarta Pusat tersebut dan menghukum Perusahaan membayar ganti rugi sebesar USD 1,984,500 dan Rp 1.590.000.000.

Perusahaan mengajukan kasasi dan sampai dengan tanggal laporan keuangan Perusahaan masih menunggu hasil putusan Mahkamah Agung RI.

On May 30, 2007, the Distric Court of Central Jakarta issued a verdict accepting appeal for cassation of WST No: 100/SRT.PDT.KAS / 2008 / PN.KKT.PST JO No: 397/PDT.G/2006/PN.JKT.PST at November,7 2008 and ordered the Company to pay to WST amounting to USD 1,380,000 and Rp 1,500,000,000. On June 4, 2008, the High Court of DKI Jakarta decided to fortify the verdict of the District Court of Central Jakarta and order the Company to pay USD 1,984,500 and Rp 1,590,000,000.

The Company filed a cassation and until the date of financial statements, the Company is still waiting for the verdict from the Supreme Court of the Republic of Indonesia.

g. Pada tanggal 22 Desember 2000, Perusahaan dan PT Magnus Indonesia (Magnus) menandatangani Perjanjian Konsultan No. DS/PRJ/DZ-3345/2000 sebagaimana diubah dengan Perjanjian Tambahan I atas Perjanjian Konsultan No. DS/PRRJ/AMAND.I/DZ-3345/2000/2004 tanggal 15 April 2004.

Dalam pelaksanaannya, Magnus telah melakukan wanprestasi sehingga Perusahaan mengajukan gugatan tanggal 3 Maret 2006, dengan nilai gugatan sebesar USD 6,160,700. Pada tanggal 12 Juni 2006, Magnus mengajukan gugatan balik atas dasar perbuatan melawan hukum karena pembatalan perjanjian secara sepihak dan tidak adanya pengembalian jaminan pelaksanaan pekerjaan. Jumlah ganti rugi yang dituntut Magnus adalah ganti rugi materiil oleh Perusahaan sebesar USD 2,813,111 dan immateriil oleh Perusahaan dan PT Asuransi Jasa Indonesia sebesar USD 100,000,000.

Pada tanggal 23 Nopember 2006, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan No : 41/ SRT.PDT.KAS/ 2008/PN.JKT.PST JO No. 02/PDT.G/ 2006/ PNJKT.PST pada 19 Mei 2008 yang mengabulkan gugatan Magnus dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi kepada Magnus sebesar USD 2,811,111. Pada tanggal 12 Desember 2007, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta telah memutuskan untuk menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut.

Perusahaan mengajukan kasasi dan sampai dengan tanggal laporan keuangan Perusahaan masih menunggu hasil putusan Mahkamah Agung RI.

g. On December 22, 2000, the Company and PT Magnus Indonesia (Magnus) entered into Consultant Agreement No. DS/PRJ/DZ-3345/2000 as amended by Amendment I for Consultant Agreement No. DS/PRRJ/AMAND.I/DZ-3345/2000/2004 dated April 15, 2004.

Magnus did not fulfill the agreement so the Company filed a lawsuit for a claim on March 3, 2006 with total claim of USD 6,160,700. On June 12, 2006, Magnus filed a lawsuit on act against the law as the Company cancelled the agreement and did not return the deposit for work performance. The amount of claim consists of material claim to the Company of USD 2,813,111 and immaterial claim to the Company and PT Asuransi Jasa Indonesia of USD 100,000,000.

On November 23, 2006, the Distric Court of Central Jakarta has issued a verdict accepting claim of Magnus No : 41/ SRT.PDT.KAS/ 2008/PN.JKT.PST JO No. 02/PDT.G/ 2006/ PNJKT.PST at May 19, 2008 and ordered the Company to pay to Magnus the claim of USD 2,811,111. In December 12, 2007, The High Court of DKI Jakarta decided to fortify the verdict of the District Court of Central Jakarta.

The Company filed a cassation and until the date of financial statements, the Company is still waiting for the verdict from the Supreme Court of the Republic of Indonesia.

43. Instrumen Keuangan Derivatif / *43. Derivative Financial Instruments*

Perusahaan menghadapi risiko harga akibat perubahan nilai tukar mata uang asing dan perubahan harga di masa yang akan datang terkait dengan biaya *leasing* pesawat serta pembelian bahan bakar pesawat. Untuk mengantisipasi hal tersebut Perusahaan melakukan strategi sebagai berikut:

The Company is exposed to price risk due to changes in the foreign currency fluctuation and future prices changes of aircraft leased payment and jet fuel purchase. As a result, the Company anticipates this situation with these following strategies:

Tanggal/ *Date*	Nilai Transaksi/ *Transaction Amount*		Tanggal jatuh tempo/ *Due date*	Keuntungan (Kerugian) yang belum direalisasi/ *Gain (Loss)Unrealized*
	USD	JPY		Rp
29 Pebruari 2008/ *February 29, 2008*	250,000	25,795,000	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	(391,158,064)
29 Pebruari 2008/ *February 29, 2008*	250,000	28,507,500	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	(391,980,897)
3 Maret 2008/ *March 3, 2008*	500,000	50,845,000	13 Pebruari 2009/ *February 13, 2009*	(694,005,540)
3 Maret 2008/ *March 3, 2008*	500,000	50,820,000	27 Pebruari 2009/ *February 27, 2009*	(692,339,022)
10 Maret 2008/ *March 10, 2008*	250,000	25,177,500	13 Januari 2009/ *January 13, 2009*	(315,585,548)
10 Maret 2008/ *March 10, 2008*	250,000	25,162,500	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	(314,442,568)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500,000	52,960,000	12 Maret 2009/ *March 12, 2009*	(954,179,601)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500,000	52,915,000	26 Maret 2009/ *March 26, 2009*	(950,853,943)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500,000	52,875,000	9 April 2009/ *April 9, 2009*	(948,133,459)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500,000	52,830,000	23 April 2009/ *April 23, 2009*	(944,091,212)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500,000	52,770,000	14 Mei 2009/ *May 14, 2009*	(939,648,091)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500,000	52,725,000	28 Mei 2009/ *May 28, 2009*	(937,025,211)
8 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500,000	49,150,000	28 Mei 2009/ *May 28, 2009*	(491,657,428)
8 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500,000	49,125,000	26 Maret 2009/ *March 26, 2009*	(490,606,632)
8 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500,000	49,100,000	9 April 2009/ *April 9, 2009*	(489,555,136)
8 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500,000	49,050,000	23 April 2009/ *April 23, 2009*	(484,803,595)
24 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500,000	23,586,250	13 Januari 2009/ *January 13, 2009*	(122,626,661)
24 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500,000	23,553,750	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	(119,318,371)
24 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	250,000	23,529,500	13 Pebruari 2009/ *February 13, 2009*	(117,325,762)
24 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	250,000	23,507,500	24 Pebruari 2009/ *February 27, 2009*	(115,288,707)
17 Desember 2008/ *December 17, 2008*	250,000	22,077,500	13 Januari 2009/ *January 13, 2009*	60,328,073
17 Desember 2008/ *December 17, 2008*	250,000	22,062,500	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	61,554,331
			Jumlah/Total	**(10,782,743,044)**

44. Aktiva dan Kewajiban Moneter Dalam Mata Uang Asing / *44. Monetary Asset and Liabilities in Foreign Currency*

Pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, Perusahaan dan anak perusahaan mempunyai aktiva dan kewajiban moneter dalam mata uang asing (mata uang asing selain USD dinyatakan dalam setara USD) sebagai berikut:

At December 31, 2008 and 2007, the Company and its subsidiaries had monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies (foreign currencies other than USD are stated at the equivalent USD) as follows:

	2008		2007		
	Mata Uang Asing/ *Foreign Currency* USD	Setara dengan/ *Equivalent to* Rp	Mata Uang Asing/ *Foreign Currency* USD	Setara dengan/ *Equivalent to* Rp	
AKTIVA					***ASSETS***
Kas dan Setara Kas	71,335,614	781,124,969,479	120,526,139	1,135,235,699,134	*Cash and Cash Equivalents*
Piutang Usaha	150,816,583	1,651,441,583,249	109,945,450	1,035,576,197,876	*Trade Receivable*
Uang Muka	57,222,076	626,581,734,310	111,615,198	1,051,303,547,124	*Advances*
Aktiva Lain-lain	180,892,414	1,980,771,927,912	45,145,637	425,226,757,529	*Other Assets*
Jumlah Aktiva	**460,266,686**	**5,039,920,214,950**	**387,232,424**	**3,647,342,201,664**	***Total Assets***
KEWAJIBAN					***LIABILITIES***
Hutang Usaha	178,587,341	1,955,531,385,456	236,660,794	2,229,108,017,360	*Trade Payable*
Hutang Lain-lain	27,671,994	303,008,334,596	21,948,836	206,736,086,561	*Other Payables*
Biaya Masih Harus Dibayar	119,661,787	1,310,296,563,940	146,517,436	1,380,047,730,644	*Accrued Expenses*
Pendapatan Diterima di Muka	89,892	984,322,656	190,149	1,791,013,431	*Unearned Revenues*
Uang Muka Diterima	4,715,065	51,629,962,237	3,560,329	33,534,738,093	*Advances Received*
Pinjaman Diterima	528,409,967	5,786,089,139,526	127,049,029	1,196,674,800,854	*Loans*
Jumlah Kewajiban	**859,136,046**	**9,407,539,708,411**	**535,926,573**	**5,047,892,386,944**	***Total Liabilities***
Kewajiban - Bersih	**(398,869,360)**	**(4,367,619,493,461)**	**(148,694,149)**	**(1,400,550,185,280)**	***Liabilities - Net***

Pada tanggal 31 Desember 2008 dan 2007, kurs konversi yang digunakan Perusahaan dan anak perusahaan masing-masing Rp 10.950 dan Rp 9.419 per USD 1.

At December 31, 2008 and 2007, the conversion rates used by the Company and its subsidiaries were Rp 10,950 and Rp 9,419 per USD 1, respectively.

45. Peristiwa Setelah Tanggal Neraca / *45. Subsequent Events*

a. Sesuai dengan akta pendirian tanggal 6 Januari 2009, Perusahaan dan PT Aerowisata, anak perusahaan, mendirikan perusahaan dengan nama PT Citilink Indonesia dengan komposisi kepemilikan sebesar 67% dan 33% masing-masing untuk Perusahaan dan PT Aerowisata. Total modal disetor sebesar Rp 75.000.000.000 terdiri dari 75.000 lembar saham dengan harga per lembar sebesar Rp 1.000.000. PT Aerowisata telah melakukan setoran modal atas porsi kepemilikan sahamnya pada tanggal 2 Pebruari 2009, yaitu untuk 24.750 lembar saham atau sebesar Rp 24.750.000.000.

a. According to deed of establishment dated January 6, 2009, the Company and PT Aerowisata, a subsidiary, established new company namely PT Citilink Indonesia with composition of ownership are 67% and 33%, each for Company and PT Aerowisata. Total paid in capital is Rp 75,000,000,000, comprising of 75,000 shares with price per share Rp 1,000,000. PT Aerowisata already transferred its portion of paid in capital on February 2, 2009, for 24,750 shares or equal to Rp 24,750,000,000.

b. Berdasarkan akta No. 131 tanggal 29 Januari 2009 yang dibuat dihadapan Notaris Sutjipto, SH, Notaris di Jakarta, telah dilakukan pengalihan saham PT Lufthansa System Indonesia dari Lufthansa System AG kepada PT Aerowisata sebesar 2.276.765 lembar saham PT Lufthansa System Indonesia atau sebesar 49 % dari total saham Perusahaan seharga USD 5,200,000. Setelah pengalihan tersebut nama PT Lufthansa System Indonesia berubah menjadi PT Aero Systems Indonesia.

b. Based on notarial deed No. 131 dated January 29, 2009 of Sutjipto, SH, a notary in Jakarta, 2,276,765 of the Company's shares have been transferred from Lufthansa System AG to PT Aerowisata or equal to 49 % of the Company's shares, at price amounted to USD 5,200,000. After such changing, the name of PT Lufthansa System Indonesia is changed into PT Aero Systems Indonesia.

c. Berdasarkan Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham dalam Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa PT Lufthansa System Indonesia yang ditandatangani tanggal 29 Januari 2009 dihadapan notaris Aulia Taufani, SH, pemegang saham menyetujui untuk menerima pengunduran diri dewan komisaris dan direksi sebagai berikut:
- Mr. Wolfgang Friedhelm Willy Gohde sebagai Komisaris.
- Mrs. Patricia Cramer Schiefke sebagai Direktur Utama.
- Mr. Dieter Trautwein sebagai Direktur.

Susunan Dewan Komisaris dan Dewan Direksi setelah pengunduran diri adalah sebagai berikut :
- Mr. Eddy Porwanto sebagai Komisaris Utama.
- Mr. Hadinoto Soedigno sebagai Komisaris.
- Mr. Gatot Satriawan sebagai Direktur.

c. According to Dead of Minutes of the Extraordinary General Meeting of Stockholders' PT Lufthansa System Indonesia which was covered by Notarial Deed of Aulia Taufani SH, dated January 29, 2009, the stockholders approved the resignation of the following members of Board of Commissioners and Board of Directors :
- *Mr. Wolfgang Friedhelm Willy Gohde as Commissioner.*
- *Mrs. Patricia Cramer Schiefke as President Director.*
- *Mr. Dieter Trautwein as Director.*

The members of Board of Commissioner and Board of Director after resignation as follows:
- *Mr. Eddy Porwanto as President Commissioner.*
- *Mr. Hadinoto Soedigno as Commissioner.*
- *Mr. Gatot Satriawan as Director.*

46. Kelangsungan Usaha Perusahaan / *46. The Company's Going Concern*

Dalam tahun 2008, Perusahaan telah memperoleh kinerja yang lebih baik dibanding tahun-tahun sebelumnya. Perusahaan membukukan laba bersih konsolidasi tahun 2008 dan 2007 masing-masing sebesar Rp 669.470.777.908 dan Rp 60.185.886.585. Namun demikian pada tahun 2008 dan 2007, Perusahaan masih memiliki akumulasi rugi masing-masing sebesar Rp 9.792.597.232.055 dan Rp 10.460.673.623.826. Perusahaan juga telah memperoleh arus kas bersih dari aktivitas operasi yang positif di tahun 2008.

In 2008, the Company has achieved a better performance compared to the previous years. The Company recognizes consolidated net income in 2008 and 2007 amounting to Rp 669,470,777,908 and Rp 60,185,886,585, respectively. However in 2008 and 2007 the Company suffered accumulated net loss amounting to Rp 9,792,597,232,055 and Rp 10,460,673,623,826, respectively. The Company has also generated positive level of net cash flows from operating activities in 2008.

Dalam tahun 2008, Perusahaan telah melunasi hutang dari PT Bank Negara Indonesia (Tbk) dan Export Development Canada. Perusahaan juga telah mengajukan proposal restrukturisasi pinjaman kepada para kreditur lainnya. Sehubungan dengan hal tersebut, Perusahaan antara lain mengusulkan penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada seluruh kreditur tersebut. Sampai dengan tanggal pelaporan, proses restrukturisasi ini masih dalam proses.

In 2008, the Company has settled loan from PT Bank Negara Indonesia (Tbk) and Export Development Canada. The Company has also submitted a proposal for loan restructuring to the other creditors. Following the submission, the Company proposed to, among others, reschedule the payment terms of debt to all respective outstanding creditors. Until the date of this report, the restructuring is still in progress.

Untuk meningkatkan kinerja dan posisi keuangan dalam waktu dekat, Perusahaan telah mengambil langkah-langkah dan rencana sebagai berikut:

a. Restrukturisasi keuangan
b. Restrukturisasi neraca
c. Restrukturisasi organisasi
d. Kehandalan dan keamanan penerbangan
e. Kenyamanan penerbangan
f. Meningkatkan kualitas pelayanan
g. Konsep pemasaran dan kapabilitas
h. Pemulihan citra Perusahaan

To increase the financial performance and position in the near future, the Company has taken the following steps and plans:

a. Financial restructuring
b. Balance sheet restructuring
c. Organisation restructuring
d. Flight reliability and safety
e. Flight convenience
f. Improve quality services
g. Marketing concept and capability
h. Image recovery

Laporan keuangan konsolidasi tidak mencakup dampak yang berasal dari hal tersebut.

The consolidated financial statements do not include any adjustment that might result from the outcome of these matters.

47. Revisi Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan Baru / *47. Revised Statement of Financial Accounting Standards*

Berikut ini ikhtisar revisi Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) yang diterbitkan oleh Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) dan belum berlaku efektif untuk laporan keuangan untuk tahun yang berakhir pada tanggal 31 Desember 2008:

1. PSAK No. 50 (Revisi 2006), "Instrumen Keuangan: Penyajian dan Pengungkapan", berisi persyaratan penyajian dari instrumen keuangan dan pengidentifikasian informasi yang harus diungkapkan. Persyaratan penyajian tersebut diterapkan terhadap

Here is an overview of revised Statement of Financial Accounting Standard (PSAK) issued by the Indonesian Institute of Accountants (IAI) and not be effective for financial statements for the year ended on 31 December 2008:

1. PSAK No. 50 (Revised 2006), "Financial Instruments: Disclosure and Presentation", contains the terms of the presentation the financial instruments and identifying information must be disclosed. Terms of continuous classification is applied to financial instruments, from the

klasifikasi instrumen keuangan, dari perspektif penerbit, dalam aset keuangan, kewajiban keuangan, dan instrumen ekuitas; pengklasifikasian yang terkait dengan suku bunga, dividen, kerugian dan keuntungan, dan keadaan dimana aset keuangan dan kewajiban keuangan akan saling hapus. Pernyataan ini mensyaratkan pengungkapan, antara lain, informasi mengenai faktor yang mempengaruhi jumlah, waktu dan tingkat kepastian arus kas masa datang yang terkait dengan instrumen keuangan dan kebijakan akuntansi yang diterapkan untuk instrumen tersebut. PSAK No. 50 (Revisi 2006) ini menggantikan PSAK No. 50, "Akuntansi Investasi Efek Tertentu" dan diterapkan secara prospektif untuk periode yang dimulai pada atau setelah tanggal 1 Januari 2009 (kemudian direvisi menjadi 1 Januari 2010). Penerapan lebih dini diperkenankan dan harus diungkapkan.

perspective of publishers, in financial assets, financial liabilities and equity instruments; classification related to interest rates, dividends, profits and losses, and the circumstances in which financial assets and financial obligations will be removed each other. This statement requires disclosure, among others, information on the factors that affect the amount, time and level of certainty of future cash flows associated with financial instruments and the accounting policies applied to the instruments. PSAK No. 50 (Revised 2006) This replaces PSAK No. 50, "Accounting Specific Investment Securities" and applied for the prospective period that begins on or after January 1, 2009 (later revised to 1 January 2010). Early implementation of more and must be disclosed.

2. PSAK No. 55 (Revisi 2006), "Instrumen Keuangan: Pengakuan dan Pengukuran", mengatur prinsip-prinsip dasar pengakuan dan pengukuran aset keuangan, kewajiban keuangan, dan kontrak pembelian dan penjualan item non-keuangan. Pernyataan ini, antara lain, memberikan definisi dan karakteristik terhadap derivatif, kategori dari instrumen keuangan, pengakuan dan pengukuran, akuntansi lindung nilai dan penetapan dari hubungan lindung nilai. PSAK No. 55 (Revisi 2006) ini menggantikan PSAK No. 55 "Akuntansi Instrumen Derivatif dan Aktivitas Lindung Nilai", dan diterapkan secara prospektif untuk laporan keuangan yang mencakup periode yang dimulai pada atau setelah tanggal 1 Januari 2009 (kemudian direvisi menjadi 1 Januari 2010). Penerapan lebih dini diperkenankan dan harus diungkapkan.

2. *PSAK No. 55 (Revised 2006), "Financial Instruments: Recognition and Measurement", set the basic principles of recognition and measurement of financial assets, financial obligations, and purchase and sales contract non-financial items. This statement, among others, to provide definitions and characteristics of the derivatives, a category of financial instruments, recognition and measurement, accounting hedging relationship and the determination of hedging. PSAK No. 55 (Revised 2006) This replaces PSAK No. 55 "Accounting and derivatives instruments Summary Protected Values," and applied for the prospective financial statements that include the period beginning on or after January 1, 2009 (later revised to 1 January 2010). Early implementation of more and must be disclosed.*

3. PSAK 14 (Revisi 2008), "Persediaan", yang mengatur perlakuan akuntansi untuk persediaan dan menyediakan panduan dalam menentukan biaya persediaan dan pengakuan selanjutnya sebagai beban, termasuk setiap penurunan menjadi nilai realisasi neto, dan juga memberikan panduan rumus biaya yang digunakan untuk menentukan biaya persediaan. PSAK revisi ini berlaku untuk laporan keuangan yang dimulai pada atau setelah tanggal 1 Januari 2009.

3. *PSAK 14 (Revised 2008), "Inventories", which set the accounting treatment for inventories and provides guidance in determining the cost of inventory and recognition as the next load, including any decrease in the value of the realization of a net, and also provide guidance cost formula used to determine the cost of supplies . PSAK this revision apply to financial reports that began on or after January 1, 2009.*

Manajemen Perusahaan dan perusahaan anak sedang mengevaluasi dampak dari PSAK revisi tersebut dan belum menentukan dampaknya terhadap laporan keuangan.

The Company's and subsidiaries' management are currently evaluating the impact of PSAK revision and not yet determine the impact on financial statements.

48. Tanggung Jawab Manajemen atas Laporan Keuangan Konsolidasi

Manajemen Perusahaan bertanggung jawab atas penyusunan laporan keuangan konsolidasi yang diselesaikan pada tanggal 31 Maret 2009.

48. Responsibility on Consolidated Financial Statements

The Management of the Company is responsible for the completion of the consolidated financial statements that were completed on March 31, 2009.

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

Neraca / ***Balance Sheets***

ASET	**2008**	**2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)***	***ASSETS***
	Rp	**Rp**	
ASET LANCAR			***CURRENT ASSETS***
Kas dan Setara Kas	2,046,984,902,774	2,482,442,727,316	*Cash and Cash Equivalents*
Piutang Usaha			*Trade Receivables*
(Setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu masing-masing sebesar Rp 241.883.316.816 dan Rp 201.940.952.968 per 31 Desember 2008 dan 2007)	792,918,714,693	1,085,458,961,327	*(Net of allowance for doubtful accounts of Rp 241,883,316,816 and Rp 201,940,952,968 as of December 31, 2008 and 2007, respectively)*
Piutang Lain-lain - Bersih	49,331,973,408	2,837,954,794	*Other Receivables - Net*
Persediaan - Bersih	135,134,669,053	182,500,703,665	*Inventories - Net*
Pajak Dibayar di Muka	27,753,360,962	12,823,824,965	*Prepaid Taxes*
Uang Muka dan Biaya Dibayar di Muka	735,182,082,055	956,336,913,995	*Advances and Prepaid Expenses*
Jumlah Aset Lancar	3,787,305,702,945	4,722,401,086,062	*Total Current Assets*
ASET TIDAK LANCAR			***NON CURRENT ASSETS***
Aset Pajak Tangguhan	--	241,141,035,573	*Deferred Tax Assets*
Investasi pada Anak Perusahaan dan Perusahaan Asosiasi	1,565,325,328,865	1,098,244,962,500	*Investments in Subsidiaries and Associates*
Investasi Lain	66,255,883,112	66,255,883,112	*Other Investments*
Aset Tetap			*Property and Equipment*
(Setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 4.830.869.154.691 dan Rp 4.518.220.800.982 per 31 Desember 2008 dan 2007)	4,307,873,675,535	2,652,929,746,445	*(Net of accumulated depreciation of Rp 4,830,869,154,691 and Rp 4,518,220,800,982 as of December 31, 2008 and 2007, respectively)*
Beban Tangguhan	16,007,933,853	1,161,849,136	*Deferred Charges*
Aset Lainnya	2,897,575,956,493	1,197,073,126,671	*Other Assets*
Jumlah Aset Tidak Lancar	8,853,038,777,858	5,256,806,603,437	*Total Non Current Assets*
JUMLAH ASET	**12,640,344,480,803**	**9,979,207,689,499**	***TOTAL ASSETS***

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

Neraca (Lanjutan) / ***Balance Sheets (Continued)***

KEWAJIBAN DAN EKUITAS (DEFISIENSI MODAL)	**2008**	**2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)***	***LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY (CAPITAL DEFICIENCY)***
	Rp	**Rp**	
KEWAJIBAN LANCAR			***CURRENT LIABILITIES***
Hutang Usaha	1,807,050,233,465	1,829,644,024,368	*Trade Payables*
Hutang Lain-lain	215,840,141,060	135,670,863,439	*Others Payables*
Hutang Pajak	29,489,010,677	41,860,947,841	*Taxes Payable*
Biaya yang Masih Harus Dibayar	1,885,016,517,104	1,762,036,078,319	*Accrued Expenses*
Pendapatan Diterima di Muka	486,740,502,406	753,047,128,585	*Unearned Revenues*
Uang Muka Diterima	87,658,082,699	200,290,710,050	*Advances Received*
Pinjaman Jangka Panjang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	1,437,212,850,688	1,488,222,636,772	*Current Maturities of Long Term Loans*
Jumlah Kewajiban Lancar	5,949,007,338,099	6,210,772,389,374	*Total Current Liabilities*
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR			***NON-CURRENT LIABILITIES***
Kewajiban Pajak Tangguhan	151,028,468,901	--	*Deferred Tax Liabilities*
Pinjaman Diterima - Setelah Dikurangi Bagian yang Jatuh Tempo Dalam Satu Tahun	4,534,193,848,500	4,388,097,382,497	*Long Term Loans - Net of Current Maturities*
Obligasi Konversi	1,018,809,000,000	1,018,809,000,000	*Convertible Bonds*
Kewajiban Imbalan Kerja	707,565,932,464	620,618,540,367	*Employee Benefits Obligation*
Pendapatan Diterima di Muka	--	15,448,426,500	*Unearned Revenues*
Kewajiban Tidak Lancar Lainnya	25,110,610,223	16,768,593,479	*Other Non Current Liabilities*
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	6,436,707,860,088	6,059,741,942,843	*Total Non Current Liabilities*
Jumlah Kewajiban	**12,385,715,198,187**	**12,270,514,332,216**	***Total Liabilities***
EKUITAS (DEFISIENSI MODAL)			***SHAREHOLDERS' EQUITY (CAPITAL DEFICIENCY)***
Modal Ditempatkan dan Disetor Penuh	8,152,629,000,000	7,152,629,000,000	*Issued and Paid-up Capital*
Tambahan Modal Disetor	8,402,079,001	8,402,079,001	*Additional Paid in Capital*
Dana Setoran Modal	--	1,000,000,000,000	*Paid in Capital Fund*
Surplus Revaluasi	1,507,859,560,576	--	*Revaluation Surplus*
Selisih Kurs karena Penjabaran Laporan Keuangan	4,529,782,395	3,675,042,053	*Translation Adjustments*
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan	384,588,835,743	3,996,580,005	*Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries*
Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas	(10,782,743,044)	664,280,050	*Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge Transactions*
Akumulasi Rugi	(9,792,597,232,055)	(10,460,673,623,826)	*Accumulated Losses*
Jumlah Ekuitas (Defisiensi Modal)	254,629,282,616	(2,291,306,642,717)	*Total Shareholder's Equity (Capital Deficiency)*
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS (DEFISIENSI MODAL)	**12,640,344,480,803**	**9,979,207,689,499**	***TOTAL LIABILITIES ANDSHAREHOLDERS' EQUITY (CAPITAL DEFICIENCY)***

**PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

***PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY***

*For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)*

Informasi Laba (Rugi) / *Income (Loss) Information*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
PENDAPATAN USAHA			***OPERATING REVENUES***
Jasa Penerbangan	17,640,645,673,074	12,704,723,471,365	*Airline*
Lainnya	474,778,894,385	397,862,390,080	*Others*
Jumlah Pendapatan Usaha	18,115,424,567,459	13,102,585,861,445	*Total Operating Revenues*
BEBAN USAHA			***OPERATING EXPENSES***
Operasional Penerbangan	10,319,472,497,971	7,088,021,140,866	*Flight Operations*
Pemeliharaan dan Perbaikan	1,565,665,325,756	1,348,010,773,029	*Maintenance and Overhaul*
Bandara	1,357,260,953,098	1,149,483,910,733	*User Charges and Station Expenses*
Pelayanan Penumpang	1,021,382,767,547	909,805,064,054	*Passenger Services*
Tiket, Penjualan dan Promosi	1,329,615,743,898	1,118,745,002,950	*Ticketing, Sales and Promotion*
Administrasi dan Umum	1,032,523,558,518	719,123,627,853	*General and Administrative*
Penyusutan	347,921,485,670	411,041,308,603	*Depreciation*
Beban Usaha Lainnya	135,821,576,039	155,953,949,976	*Other Operating Expenses*
Jumlah Beban Usaha	17,109,663,908,497	12,900,184,778,063	*Total Operating Expenses*
LABA USAHA	1,005,760,658,962	202,401,083,382	***INCOME FROM OPERATIONS***
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN			***OTHER INCOME (EXPENSES)***
Keuntungan Penjualan Aktiva	382,162,013,467	44,918,299,285	*Gain on Sale of Assets*
Bagian Laba Bersih Anak Perusahaan dan Perusahaan Asosiasi	165,301,920,275	137,195,261,088	*Equity in Net Income of Subsidiaries and Associates*
Penghasilan Bunga	85,661,968,651	42,061,832,512	*Interest Income*
Beban Bunga	(361,232,953,636)	(153,154,853,858)	*Interest Expense*
Kerugian atas Selisih Kurs - Bersih	(431,843,720,425)	(254,689,738,927)	*Loss on Foreign Exchange - Net*
Pemulihan (Penurunan) Nilai Aset	(36,198,400,000)	44,339,573,054	*Recovery (Impairment) of Assets*
Pemulihan (Beban) Keusangan Persediaan	(49,864,351,796)	11,232,867,042	*Inventory Recovery (Obsolence)*
Lain-lain - Bersih	(83,904,732,394)	(39,492,503,536)	*Others - Net*
Jumlah Beban Lain-lain - Bersih	(329,918,255,858)	(167,589,263,340)	*Total Other Expenses - Net*
LABA SEBELUM PAJAK	675,842,403,104	34,811,820,042	***INCOME BEFORE TAX***
PENGHASILAN (BEBAN) PAJAK			***TAX INCOME (EXPENSE)***
Pajak Kini	--	--	*Current Tax*
Pajak Tangguhan	(6,371,625,196)	25,374,066,543	*Deferred Tax*
Jumlah Penghasilan (Beban) Pajak	(6,371,625,196)	25,374,066,543	***Total Tax Income (Expense)***
LABA BERSIH	**669,470,777,908**	**60,185,886,585**	***NET INCOME***

**PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN**

Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

***PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY***

*For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)*

Informasi Perubahan Modal / *Changes in Shareholder's Equity Information*

	2008 Rp	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)* Rp	
Modal Saham - Nilai Nominal Rp 1.000.000 per Saham Modal Dasar - 15.000.000 dan 11.540.076 Saham per 31 Desember 2008 dan 2007 Modal Ditempatkan dan Disetor - 8.152.629 dan 7.152.629 Saham per 31 Desember 2008 dan 2007	8,152,629,000,000	7,152,629,000,000	*Share Capital - Par Value of Rp 1,000,000 per Share Authorized Capital - 15,000,000 and 11,540,076 Shares as of December 31, 2008 and 2007 Issued and Paid-up Capital - 8,152,629 and 7,152,629 Shares as of December 31, 2008 and 2007*
Tambahan Modal Disetor	8,402,079,001	8,402,079,001	*Additional Paid - In Capital*
Dana Setoran Modal	--	1,000,000,000,000	*Paid in Capital Fund*
Surplus Revalusi	1,507,859,560,575	--	*Revaluation Surplus*
Selisih Kurs karena Penjabaran Laporan Keuangan	4,529,782,396	3,675,042,053	*Translation Adjustments*
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan	384,588,835,743	3,996,580,005	*Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries*
Keuntungan (Kerugian) Belum Direalisasi atas Lindung Nilai Arus Kas	(10,782,743,044)	664,280,050	*Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge Transactions*
Akumulasi Rugi			*Accumulated Losses*
Saldo Awal Tahun	(10,460,673,623,826)	(6,591,988,586,755)	*Balance at Beginning of Year*
Penyesuaian Saldo Laba	(1,394,386,137)	(3,928,870,923,656)	*Prior Year Adjustments*
Laba Bersih	669,470,777,908	60,185,886,585	*Net Income*
Saldo Akhir Tahun	(9,792,597,232,055)	(10,460,673,623,826)	*Balance at End of Year*
			TOTAL SHAREHOLDER'S EQUITY
JUMLAH EKUITAS (DEFISIENSI MODAL)	**254,629,282,616**	**(2,291,306,642,717)**	***(CAPITAL DEFICIENCY)***

Lampiran 5/5

Attachment 5/5

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN KEUANGAN INDUK
PERUSAHAAN
Untuk Tahun-Tahun yang Berakhir pada 31 Desember 2008 dan 2007
(Dalam Rupiah Penuh)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
FINANCIAL STATEMENTS OF THE PARENT
COMPANY ONLY
For the Years Ended December 31, 2008 and 2007
(In Full Rupiah)

Informasi Arus Kas / *Cash Flows Information*

	2008	2007 (Disajikan kembali, Catatan 4/ *Restated, Note 4)*	
	Rp	Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			***CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES***
Penerimaan Kas Bersih dari Pelanggan	17,693,945,589,618	12,471,152,275,873	*Cash Received from Customers*
Pengeluaran Kas untuk Pemasok dan Karyawan	(16,299,266,295,058)	(12,011,023,956,237)	*Cash Paid to Suppliers and Employees*
Arus Kas Dihasilkan dari Operasi	1,394,679,294,560	460,128,319,636	*Cash Generated from Operations*
Pembayaran Bunga	(206,727,311,057)	(99,570,970,537)	*Interest Paid*
Arus Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1,187,951,983,503	360,557,349,099	*Net Cash Flows Generated from Operating Activities*
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			***CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES***
Penerimaan Dividen	86,511,738,416	40,991,345,846	*Dividend Received*
Hasil Penjualan Aset Tetap	189,519,052,460	194,634,831,581	*Proceeds from Sale of Property and Equipment*
Penerimaan Bunga	80,270,379,434	40,188,056,940	*Interest Received*
Pembayaran Uang Jaminan	(135,014,323,932)	(51,454,581,229)	*Payment for Security Deposit*
Penerimaan Pengembalian Uang Jaminan	35,743,778,661	5,170,846,507	*Deposits Returned*
Perolehan Aset Tetap	(52,278,163,584)	(4,405,441,411)	*Acquisition of Property and Equipment*
Uang Muka Perolehan Aktiva Tetap	(1,231,523,647,091)	(188,122,103,326)	*Advance for Acquisition of Property and Equipment*
Lain-lain	145,295,000	--	*Others*
Arus Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Investasi	(1,026,625,890,636)	37,002,954,908	*Net Cash Flows Provided by (Used in) Investing Activities*
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			***CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES***
Penerimaan Dana Setoran Modal	--	1,000,000,000,000	*Receipt Additional Paid - In Capital*
Pembayaran Hutang Jangka Pendek	(717,050,104,726)	(36,000,000,000)	*Payment of Short Term Loan*
Lain-lain	(8,334,878,091)	--	*Others*
Arus Kas Bersih Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan	(725,384,982,817)	964,000,000,000	*Net Cash Flows Provided by (Used in) Financing Activities*
KENAIKAN (PENURUNAN) BERSIH KAS DAN SETARA KAS	(564,058,889,950)	1,361,560,304,007	***NET INCREASE (DECREASE) IN CASH AND CASH EQUIVALENTS***
KAS DAN SETARA KAS PADA AWAL TAHUN	2,482,442,727,316	1,004,940,081,721	***CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF YEAR***
Efek Perubahan Kurs Mata Uang Asing	128,601,065,408	115,942,341,588	*Effect of Foreign Exchange Rate Changes*
KAS DAN SETARA KAS PADA AKHIR TAHUN	**2,046,984,902,774**	**2,482,442,727,316**	***CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF YEAR***

Sejarah • History

Sejarah berdirinya perusahaan penerbangan pembawa bendera Negara (Flag Carrier) Indonesia tidak terpisahkan dengan sejarah perjalanan bangsa Indonesia. Ketika bangsa Indonesia mengalami masa-masa yang sulit - berjuang mempertahankan kedaulatannya, dan dalam kondisi yang serba tidak menentu setelah proklamasi kemerdekaan, para pejuang Indonesia telah memikirkan tentang pentingnya keberadaan angkutan udara nasional yang handal. Berangkat dari pemikiran para pejuang inilah yang akhirnya mewujudkan hadirnya sebuah maskapai penerbangan pembawa bendera nasional.

Sebagai *national flag carrier*, yang selanjutnya oleh Soekarno diberi nama Garuda Indonesian Airways, harus selalu siap melaksanakan tugas-tugas kenegaraan. Adapun tugas kenegaraan pertama adalah membawa Soekarno dari Yogkakarta menuju Jakarta untuk dilantik menjadi Presiden Republik Indonesia Serikat (RIS) pada tahun 1949.

Garuda Indonesia resmi menjadi Perusahaan Negara pada tahun 1950, yang kemudian berubah berdasarkan akta No. 8 tanggal 4 Maret 1975 dari Notaris Soeleman Ardjasasmita, S.H., sebagai realisasi Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971, serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia (RI) No. 68 tanggal 26 Agustus 1975.

The history of the Company as the Flag Carrier for Indonesia cannot be separated from the history of the nation of Indonesia. When Indonesia faced difficult times fighting to maintain its sovereignty, and in uncertain times following the proclamation of independence, the national heroes had thoughts of the importance of a reliable national aviation company. On the basis of such aspirations, a national flag carrier was born.

In its position as the national flag carrier, which was named by Soekarno as Garuda Indonesian Airways, the Company must be always ready to carry out duties for the Nation. The first state duty was to bring Soekarno from Yogyakarta to Jakarta for his inauguration as the President of Republik Indonesia Serikat (RIS) in 1949.

Garuda Indonesia officially became a National Company in 1950, as amended in Deed No. 8 dated 4 March 1975 of Notary Soeleman Ardjasasmita, S.H., in order to realize the provisions contained in Government Regulation No. 67 Year 1971, as announced in the State Gazette of the Republic of Indonesia (RI) No. 68 dated 26 August 1975.

Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta No. 63 tanggal 15 Maret 2007 yang dibuat oleh Notaris Aulia Taufani, S.H., pengganti Notaris Sutjipto SH. Akta ini sudah dicatat dalam Tambahan Berita Negara RI tanggal 27 Juli 2007 No. 60. Modal ditempatkan dan diambil bagian oleh Pemerintah RI sebanyak 6.826.564 lembar saham, PT (Persero) Angkasa Pura I sebanyak 124.248 lembar saham dan PT (Persero) Angkasa Pura II sebanyak 201.817 lembar saham dengan nominal Rp 1.000.000 per saham.

Akta ini memuat peningkatan modal sehubungan dengan Obligasi Wajib Konversi dalam rangka restrukturisasi hutang Perusahaan pada tahun 2001 kepada PT (Persero) Angkasa Pura I dan PT (Persero) Angkasa Pura II.

Pemerintah Republik Indonesia menambah Penyertaan Modal Negara Rp 500 miliar berdasarkan PP No. 46 Tahun 2006 tanggal 28 Desember 2006 dan sebesar Rp 500 miliar berdasarkan PP No. 69 Tahun 2007 tanggal 10 Desember 2007. Penambahan ini sedang dalam proses untuk dituangkan dalam Akta.

The Company's Articles of Association have been amended several times, the last amendment by Deed No. 63 dated 15 March 2007, of Notary Aulia Taufani, S.H., as substitute for Notary Sutjipto SH. This Deed has been recorded in the Supplement to the State Gazette of RI dated 27 July 2007 No. 60. Issued and paid in capital of the Company by the Government of RI in the amount of 6,826,564 shares, PT (Persero) Angkasa Pura I in the amount of 124,248 shares and PT (Persero) Angkasa Pura II in the amount of 201,817 shares with a nominal value of Rp1,000,000 per share.

The Deed contained an increase in capital in relation to Convertible Bonds in the framework of the Company's debt restructuring in 2001 to PT (Persero) Angkasa Pura I and PT (Persero) Angkasa Pura II.

The government of the Republic of Indonesia increased additional capital by the state in the amount of Rp500 billion based on PP No. 46 Year 2006 dated 28 December 2006 and in the amount of Rp 500 billion based on PP No. 69 Year 2007 dated 10 December 2007. This additional capital injection is currently in the process of Notarial Deed.

Sejarah • History

Menurut Akte Pendirian Perusahaan, tujuan Perusahaan adalah melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program Pemerintah di bidang pembangunan dan ekonomi nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa pengangkutan udara dan bidang lainnya yang berkaitan dengan jasa pengangkutan udara serta memupuk keuntungan bagi Perusahaan dengan menyelenggarakan angkutan penerbangan.

Based on the Company's Deed of Incorporation, the purpose of the Company is to carry out and support policies and programs of the Government in the areas of development and the national economy in general, and in particular in the business of air transportation services and other areas pertaining to air transportation services as well as earning profitability for the Company by operating aviation services.

Pada akhir 1950, Garuda Indonesia memiliki 38 buah pesawat yang terdiri dari 22 jenis DC3, 8 pesawat laut Catalina dan 8 pesawat jenis Convair 240. Pada tahun 1953, armada berkembang menjadi 46 buah pesawat dengan delapan pesawat tambahan Convair 340s, dan satu tahun kemudian 14 pesawat jenis De Havilland Herons bergabung. Sementara itu pesawat jenis Catalina di "pensiun"kan dari barisan armada Garuda Indonesia.

At the end of 1950, Garuda Indonesia owned 38 aircrafts consisting of 22 DC3, 8 Catalian seaplanes and 8 Convair 240. In 1953, the fleet was expanded to 46 with 8 additional Convair 340s, and one year later, 14 De Havilland Herons were added. Meanwhile, all Catalina were retired from the Garuda Indonesia fleet.

Pada tahun 1956, untuk pertama kalinya Garuda Indonesia membawa penumpang jamaah Haji ke Mekkah. Pada tahun 1961, pesawat jenis turbo-prop Lockheed Electras bergabung dengan jajaran armada Garuda Indonesia. Garuda Indonesia memulai perjalanan terbangnya ke Eropa pada tahun 1965 dengan tujuan akhir di Amsterdam. Pada tahun berikutnya, Garuda Indonesia memiliki pesawat jet pertama DC8.

In 1956, for the first time Garuda Indonesia carried hajj pilgrims to Mekkah. In 1961, turbo-prop Lockheed Electras joined in the Garuda Indonesia fleet. Garuda Indonesia launched its routes to Europe in 1965, with the final destination of Amsterdam. In the following year, Garuda Indonesia owned its first DC8 jet airplane.

Pada tahun 1969, pesawat terbang Fokker F-27 turboprop bergabung dengan Garuda Indonesia untuk melayani jalur domestik dan dua pesawat DC9 tiba di Jakarta. Dua pesawat jet F28 menambah jumlah pesawat yang dimiliki Garuda Indonesia pada 1971 dan pada 1980 Garuda Indonesia memiliki 24 pesawat DC9 dan 33 pesawat F28.

In 1969, a Fokker F-27 turboprop was added to the Garuda Indonesia fleet to serve domestic routes, and two DC9 aircrafts arrived in Jakarta. Two F28 jets were added to the number of aircraft owned by Garuda Indonesia in 1971, and in 1980, Garuda Indonesia owned 24 DC9s and 33 F28s.

Sepanjang tahun 80an, armada Garuda Indonesia dan kegiatan operasionalnya mengalami rasionalisasi dan restrukturisasi besar-besaran didalam masa pertumbuhan karyawan penerbangan secara global yang sebelumnya tidak pernah terjadi.

Throughout the 1980s, the fleet and operational activities of Garuda Indonesia underwent massive rationalization and restructuring at a time of unprecedented growth in global aviation employees.

Sebagai pengaruh dari kejadian tersebut, Garuda Indonesia membangun Pusat Perawatan Pesawat, Garuda Maintenance Facility (GMF) di bandara internasional Soekarno-Hatta dan Pusat Pelatihan Karyawan, Garuda Training Centre yang terletak di Jakarta Barat.

At this time, Garuda Indonesia also faced pressure to conduct trainings for its employees in Indonesia. As a result of these occurrences, the Garuda Maintenance Facility (GMF) at the Soekarno-Hatta International Airport and the Garuda Training Centre located in West Jakarta were established.

Di masa awal 90an, strategi masa depan Garuda Indonesia telah disusun sampai melewati tahun 2000. Armada pesawat Boeing 737-300/400 meningkat jumlahnya dan beberapa Boeing 747-400 di pesan. Pada saat itu, perusahaan Garuda Indonesia masuk dalam 30 besar di dunia.

During the early 1990's, the future strategies of Garuda Indonesia were formulated up to 2000 and beyond. Its fleet of Boeing 737-300/400s increased in number, and several more Boeing 747-400s were ordered. At the time, Garuda Indonesia was one of the world's 30 biggest airlines.

Sejak awal tahun 2005 tim manajemen yang baru mulai membuat perencanaan bagi masa depan Garuda Indonesia. Dibawah manajemen baru, Garuda Indonesia melaksanakan evaluasi ulang dan restukturisasi perusahaan secara menyeluruh dengan tujuan meningkatkan efisiensi kegiatan operasional, membangun kembali kekuatan keuangan, menambah tingkat kesadaran para karyawan untuk menanggapi pelanggan, dan yang terpenting adalah, memperbaharui dan membangkitkan semangat Garuda Indonesia.

Since the beginning of 2005, the new management team initiated design planning for the future of Garuda Indonesia. Under the new management, Garuda Indonesia performed a comprehensive re-evaluation and corporate restructuring with the aim of improving efficiency of operational activities, rebuilding financial strength, enhancing awareness of employees to respond to customers and, most importantly, renewing and promoting the spirit of Garuda Indonesia.

Bagi Garuda Indonesia, pelayanan dalam kegiatan operasional merupakan kunci indikator kinerja. Pengukuran strategi yang melibatkan restrukturisasi pada seluruh rantai pelayanan (*service chain*) menggaris bawahi bahwa perusahaan Garuda Indonesia memiliki komitmen yang tinggi untuk menjadi perusahaan yang berorientasi pada pelanggan.

For Garuda Indonesia, service in operational activities is the key performance indicator. Measurement of strategy involving the restructuring of the entire service chain underlines that Garuda Indonesia as a Company possesses exceptional commitment to transforming into a customer oriented organization.

Garuda Indonesia menjalankan kegiatan usaha di bidang-bidang sebagai berikut:

1. Pengangkutan udara penumpang, barang dan pos dalam negeri dan luar negeri;
2. Pengangkutan udara borongan untuk penumpang dan barang dalam negeri dan luar negeri;
3. Jasa pelayanan sistem informasi yang berkaitan dengan pengangkutan udara;
4. Jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan pengangkutan udara, dan
5. Jasa pelayanan kesehatan personil penerbangan.

Garuda Indonesia operates businesses in the following areas:

1. Air transportation for passengers, goods and post for domestic and international destinations;
2. Chartered air transportation for passengers and goods for domestic and international destinations;
3. Information system services pertaining to the air transportation business;
4. Consultation services, education and training related to air transportation; and
5. Health services for aviation personnel.

Garuda Indonesia per akhir 2008 mengoperasikan 54 pesawat terbang, termasuk tiga Boeing 747-400, enam Airbus 330-300, empat puluh lima pesawat Boeing 737 (300, 400, 500 dan 800) dan saat ini melayani 50 penerbangan baik tujuan dalam negeri maupun luar negeri.

As at the end of 2008, Garuda Indonesia was operating 54 aircraft, including three Boeing 747-400s, six Airbus 330-300s, 45 Boeing 737s (300, 400, 500 and 800), and currently serves 50 domestic and international destinations/routes.

Profil Manajemen • Management Profile

Dewan Komisaris • Board of Commissioners

1 2 3 4 5

1

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris Utama sejak tahun 2007. Selain itu Hadiyanto juga menjadi Komisaris PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Komisaris Bank BTPN dan Direktur Jenderal Kekayaan Negara di Departemen Keuangan (Depkeu). Sebelumnya pernah menjadi Komisaris Tugu Re, Dewan Pengawas Perum Perhutani, Kepala Biro Hukum-Depkeu, Alternate Executive Director World Bank di Washington DC, Kepala Biro Hukum dan Humas-Depkeu.

Hadiyanto lulus sebagai Sarjana Hukum dari Universitas Padjadjaran. Memperoleh sertifikat International Tax Program dari Harvard University USA dan meraih gelar LLM dari Harvard University Law School USA.

Served as President Commissioner since 2007. Hadiyanto is also active as a Commissioner of PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Commissioner of Bank BTPN and Director General of State Assets in the Department of Finance. Previously, he was appointed as Commissioner of Tugu Re, member of Supervisory Board of Perum Perhutani, Head of Legal Division – Department of Finance, Alternate Executive Director of World Bank in Washington DC, Head of Legal and Public Relations Division – Department of Finance.

Hadiyanto graduated with a Bachelor of Law from Universitas Padjadjaran. He obtained a certificate of International Tax Program from Harvard University, USA and received an LLM from Harvard University Law School, USA.

2

Adi Rahman Adiwoso
Komisaris
Commissioner

Menjadi anggota Komisaris sejak 2007. Selain itu beliau menjabat sebagai Ketua Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG) dan Chairman & CEO di ACeS selain sebagai pendiri PT Pasifik Satelit Nusantara. Sebelumnya Adi Rahman Adiwoso menjadi Direktur Pemasaran di PT Satelit Palapa Indonesia, Board Member dan COO di Orion Satellite Asia Pacific di Washington DC., Managing Director di PT Rajasa Hazanah Perkasa serta pernah aktif di Rasikomp Nusantara dan perusahaan Hughes Aircraft.

Adi Rahman Adiwoso meraih gelar Bachelor of Science (BSc) di bidang Aeronautical and Astronautical Engineering dari Purdue University lalu gelar Master of Science diraihnya dari California Institute of Technology untuk bidang yang sama.

Appointed/Served as Commissioner since 2007. Presently, he serves concurrently as Chairman of Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG), Chairman & CEO of ACeS and founder of PT Pasifik Satelit Nusantara. Previously, Adi Rahman Adiwoso was Director of Marketing of PT Satelit Palapa Indonesia, Board Member and COO of Orion Satellite Asia Pacific in Washington DC., Managing Director of PT Rajasa Hazanah Perkasa and active in Rasikomp Nusantara and Hughes Aircraft.

Adi Rahman Adiwoso obtained a Bachelor of Science (BSc) in Aeronautical and Astronautical Engineering from Purdue University and received Master of Science from California Institute of Technology in the same field.

Profil Manajemen • Management Profile

3

Abdulgani
Komisaris
Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris sejak tahun 2005 setelah sebelumnya ditunjuk sebagai President & CEO Perusahaan dari 1998 sampai 2002. Sebelumnya antara lain menjabat sebagai Sekretaris Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara, Presiden Komisaris Bank Bukopin, Komisaris PT Amro Duta Leasing, serta anggota Direksi The Asean Finance Corporation di Singapura.

Abdulgani meraih gelar sarjana di bidang Ekonomi dari Universitas Indonesia dan Master di bidang Ekonomi dari University of Colorado at Boulder, Amerika Serikat.

Appointed as Chairman of the Commissioners since 2005 after serving as President & CEO of the Company from 1998 to 2002. Previously among others served as Secretary of the Minister of the State Owned Enterprises, Commissioner of Bank Bukopin, Commissioner of PT Amro Duta Leasing and member of the Board of Directors of the Asean Finance Corporation in Singapore.

Abdulgani obtained his degree in Economics from Universitas Indonesia and his Master degree in Economics from the University of Colorado at Boulder, USA.

4

Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris sejak 2007. Saat ini juga masih menjadi Komisaris di PT Geo Dipa Energi serta PT Petrokimia Gresik (Persero). Sebelumnya pernah menjadi Komisaris di PT PGN (Tbk), Ketua Kelompok Kerja Dewan Komisaris Pertamina (DKPP), Dewan Pengawas RS Fatmawati, Alternate Governor Opec Fund serta menjadi dosen di Universitas Indo Nusa Esa Unggul. Sejak 1994 sampai sekarang masih aktif di Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian dengan jabatan saat ini adalah Deputi Bidang Ekonomi Makro & Keuangan.

Sahala Lumban Gaol lulus Sarjana Peternakan dari IPB Bogor, selesai pendidikan Master di bidang Ekonomi dari University of Illinois, USA dan meraih gelar Doctor of Philosophy in Economy dengan spesialisasi Economics, Financial, Monetary Economics, International Economics, Econometrics dari Iowa State University, USA.

Served as Commissioner since 2007. Currently, he holds concurrent positions as Commissioner of PT Geo Dipa Energi and PT Petrokimia Gresik (Persero). Previously, he was Commissioner of PT PGN (Tbk), Chairman of Working Group of the Board of Commissioners of Pertamina (DKPP), Supervisory Board of Fatmawati Hospital, Alternate Governor of Opec Fund as well as Lecturer at Universitas Indo Nusa Esa Unggul. From 1994 to present, he has been active in the Coordinating Ministry of Economy with the current position of Deputy in Macro Economy & Finance.

Sahala Lumban Gaol graduated with a Bachelor of Husbandry from IPB Bogor, completed his Masters studies in Economy from the University of Illinois, USA and received a Doctor of Philosophy in Economy with specializations in Economics, Finance, Monetary Economics, International Economics and Econometrics from Iowa State University, USA.

5

Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

Menjabat sebagai anggota Komisaris sejak 2007. Saat ini beliau masih menjabat sebagai Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan. Sebelumnya menjadi Deputi Menristek Bidang Pendayagunaan dan Pemasyarakatan Iptek, Komisaris PT PLN Batam, Deputi Administrasi & Perencanaan Otorita Batam, Asisten Ketua Bidang Monitoring & Evaluasi Pembangunan – BP3 Natuna, Plt. Kepala Biro Perencanaan - Deputi Administrasi di BPP Teknologi, Kepala Bagian Umum – Biro HOH, Kepala Paviliun Indonesia (Expo Sevilla Spanyol), Pimpinan Proyek Pameran Teknologi Industri dan Pariwisata di BPP Teknologi, Kepala Panitia Lelang di BPP Teknologi, Kasubag. Sarana Pengolahan Data, Bagian Perlengkapan di BPP Teknologi, Site Engineer di PT Pembangunan Perumahan (Persero) dan sebagai konsultan di PT APARC, Bandung.

Pendidikan dilalui Wendy Aritenang di Institut Teknologi Bandung sebagai Sarjana Teknik Sipil. Kemudian gelar Master of Science & Diploma (DIC) dan Doktor (PhD) diraih beliau dari University of London untuk bidang Structure (Teknik Sipil).

Served as Commissioner since 2007. Currently, he holds a position as Secretary General of the Ministry of Transportation. Previously, he was Deputy Minister of Research and Technology in Utilization and Socialization of Sciences and Technology, Commissioner of PT PLN Batam, Deputy of Administration & Planning of Batam Authority, Assistant to Chairman in Monitoring & Evaluation of Development – BP3 Natuna, Plt. Head of Planning Division – Deputy of Administration at BPP Teknologi, Head of General Division – Biro HOH, Head of Pavilion of Indonesia (Expo Sevilla Spanyol), Project Leader for Exhibition of Tourism and Industrial Technology at BPP Teknologi, Head of the Auction Committee (Kepala Panitia Lelang) at BPP Teknologi, Head of the Data Processing Facilities Sub-Division, Logistics Division at BPP Teknologi, Site Engineer at PT Pembangunan Perumahan (Persero) and Consultant at PT APARC, Bandung.

Wendy Aritenang earned a Bachelor of Civil Engineering at the Institut Teknologi Bandung, a Master of Science & Diploma (DIC) and Doctorate from the University of London in Structure (Civil Engineering).

Profil Manajemen • Management Profile

Direksi • Board of Directors

1
2 3
4 5
6 7

1

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Menjabat sebagai *President & CEO* Garuda Indonesia sejak tahun 2005. Sebelumnya menjabat berbagai posisi manajerial di Citibank NA. Jakarta, Jan Darmadi Group, Niaga Factoring Corporation dan Niaga Finance di Hongkong. Beliau pertama kali bergabung dengan Garuda Indonesia pada tahun 1998 sebagai EVP Finance, menangani penyelesaian seluruh proses restrukturisasi keuangan Perusahaan. Emirsyah Satar bergabung hingga tahun 2003 dan kemudian ditunjuk sebagai Deputy CEO Bank Danamon, sebelum bergabung kembali dengan Garuda Indonesia sebagai *President & CEO*. Saat ini Emirsyah Satar juga menjabat sebagai Ketua INACA (Indonesia National Air Carriers Association).

Emirsyah Satar meraih gelar sarjana di bidang Akuntansi dari Universitas Indonesia dan menyelesaikan program Diploma di Sorbonne University, Paris.

Appointed as President & CEO of Garuda Indonesia since 2005. Previously assumed various key managerial positions at Citibank NA., Jakarta. Jan Darmadi Group. Niaga Factoring Corporations and Niaga Finance in Hongkong. He first joined Garuda Indonesia in 1998 as EVP Finance, overlooking the Company's entre financial restructuring process, Emirsyah Satar left the Company in 2003 and was appointed as Deputy CEO of Bank Danamon, before rejoining Garuda Indonesia as President & CEO. At present, Emirsyah Satar also serves as INACA (Indonesia National Air Carriers Association).

Emirsyah Satar holds a degree in Accounting from Universitas Indonesia and accomplished diploma programs at Sorbonne University in Paris.

2

Agus Priyanto
Direktur Niaga
EVP Commercial

Menjabat sejak tahun 2005. Sepanjang karirnya di Garuda Indonesia, beliau telah menduduki berbagai jabatan, termasuk sebagai General Manager untuk Frankfurt, Jerman, VP. Revenue Management, General Manager untuk Sydney, Australia, General Manager untuk Zurich, Swiss, General Manager Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam dan General Manager Stockholm.

Agus Priyanto meraih gelar sarjana Ekonomi dari Universitas Jenderal Sudirman, Purwokerto.

Appointed since 2005. Throughout his career in Garuda Indonesia, he had held various positions, including as General Manager in Frankfurt, Germany, team member Management, General Manager of Sydney, Australia. General Manager of Zurich, Switzerland, General Manager of Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam and General Manager of Stockholm.

Agus Priyanto earned his degree in Economics from Universitas Jenderal Sudirman, Purwokerto.

Profil Manajemen • Management Profile

3

Achirina
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital & Corporate Support

Menjabat sejak 2005. Telah menduduki berbagai jabatan menajerial di Garuda Indonesia, termasuk sebagai VP Business Support, VP Controlling, Kepala Dinas Akuntansi Keuangan, Kepala Dinas Revenue and Financial Accounting, anggota Tim Revitalisasi Pemasaran, Kepala Sub Dinas Konsolidasi Laporan Keuangan.

Appointed since 2005. Has held various managerial positions with Garuda Indonesia, including as VP Business Support, VP Controlling, VP of Finance Administration, VP of Revenue and Financial Accounting. Member of the Marketing Revitalization team, Member of the Supervisory Board of Kokarga and Director of Finance Report Consolidation Section.

Achirina meraih gelar sarjana di bidang Akuntansi dari Universitas Padjadjaran, Bandung.

Achirina earned her degree in Accounting from Universitas Padjadjaran, Bandung.

4

Ari Sapari
Direktur Operasi
EVP Operations

Menjabat sejak 2005. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di Garuda Indonesia, termasuk sebagai President Asosiasi Pilot Garuda, Kepala Seksi Line Operations DC-10, Route Check Pilot DC-10, Intruktur Simulator DC-10, Route Instructor DC-10. Line Operations Manager DC-10 WIP (President) Pilot serta Instruktur dan Government Check Pilot.

Appointed since 2005. Has held various positions throughout his career in Garuda Indonesia, including as President of the Association of Garuda Pilots, Section Head of Line Operations DC-10. Route Check Pilot DC-10. Simulator Instructor DC-10. Route Instructor DC-10, Line Operations Manager DC-10. WIP (Presidential) Pilot and Instructor and Government Check Pilot.

Ari Sapari meraih lisensi Penerbang Komersial dari Oxford Air Training School, Inggris.

Ari Sapari received Commercial Pilot licence from Oxford Air Training School, England.

5

Elisa Lumbantoruan
Direktur Strategi & IT
EVP Corporate Strategy & Information Technology

Menjabat sejak 2007. Sebelumnya menjabat berbagai posisi penting seperti Direktur Regional Hewlett Packard South East Asia Ltd., Direktur Pemasaran PT Compaq Computer Indonesia, Direktur Pemasaran PT Digital Astra Nusantara, Country Alliances Manager Oracle Systems Asia Tenggara Pte.Ltd., Unit Sales Manager PT Digital Astra Nusantara dan Account Manager PT Astra Graphia.

Served since 2007. Previously, he served in various important positions as Regional Director of Hewlett Packard South East Asia Ltd., Director of Marketing of PT Compaq Computer Indonesia, Director of Marketing of PT Digital Astra Nusantara, Country Alliance Manager at Oracle Systems Asia Tenggara Pte. Ltd., Unit Sales Manager at PT Digital Astra Nusantara and Account Manager at PT Astra Graphia.

Elisa Lumbantoruan meraih gelar sarjana di bidang Matematika dari Institut Teknologi Bandung.

Elisa Lumbantoruan obtained his Bachelor degree in Mathematics from Institut Teknologi Bandung.

6

Eddy Porwanto
Direktur Keuangan
EVP Finance

Menjabat sejak tahun 2007. Sebelumnya beliau telah menduduki berbagai jabatan manajerial seperti Chief Financial Officer PT General Motor Indonesia, Direktur Keuangan PT Reckit Benkiser Indonesia dan Manajer Keuangan di PT BAT Indonesia.

Served since 2007. Previously, he has served in a number of managerial positions, including Chief Financial Officer of PT General Motor Indonesia, Director of Finance of PT Reckit Benkiser Indonesia and Finance Manager at PT BAT Indonesia.

Eddy Porwanto meraih gelar Bachelor of Science (BSc) di bidang Akuntansi dari Lewis & Clark College, Portland, Oregon, USA dan Master of Business Administration (MBA) dari University of Illinois di Urbana, Campaign USA.

Eddy Porwanto obtained Bachelor of Science in Accounting from Lewis & Clark College, Portland, Oregon, USA and a Master of Business Administration from the University of Illinois in Urbana, Campaign USA.

7

Hadinoto Soedigno
Direktur Teknik
EVP Engineering & Maintenance

Menjabat sejak 2007. Sebelumnya beliau adalah Direktur Utama PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMFAA) dan terlibat sejak pendiriannya, antara lain sebagai Direktur, Executive Vice President dan Kepala Unit Usaha. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Vice President di Workshop Division Garuda Indonesia.

Rejoined PT Garuda Indonesia as BOD in 2007. Previously he was the CEO of PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMFAA) and has been involved with that company since its beginnings, serving as Director, Executive Vice President and Head of Business Unit among others. He has served as Vice President at the Workshop Division, Garuda Indonesia.

Hadinoto Soedigno lulus dari Institut Teknologi Bandung jurusan Teknik Mesin lalu meraih gelar Magister Manajemen dari Universitas Indonesia.

Hadinoto Soedigno graduated from Institut Teknologi Bandung in Mechanical Engineering and obtained a Magister Manajemen degree from Universitas Indonesia.

Profil Manajemen • Management Profile

Komite Audit • Audit Committee

Adi Rahman Adiwoso
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.

Completed Profile refers to Board of Commissioners Profile section.

Ahmadi Hadibroto
Anggota
Member

Ahmadi Hadibroto telah menjadi anggota Komite Audit sejak tahun 2007 dan mengundurkan terhitung mulai 1 Nopember 2008. Beliau saat itu juga menjabat sebagai Ketua Ikatan Akuntan Indonesia, CEO Tax Advisory Services, KPMG Hadibroto Indonesia dan Anggota dari Institut Akuntan Publik Indonesia, International Fiscal Association & Center for Fiscal and Monetary Studies. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Presiden untuk Asean Federation of Accountant. Beliau meraih gelar Sarjana Ekonomi Akuntansi dari Universitas Indonesia dan Master of Science in Accounting dari University of Toledo, Ohio, AS.

Ahmad Hadibroto was a member of Audit Committee from 2007 and resigned on 1 November 2008. During his term, he was also the Chairman of the Indonesian Association of Accountants, He has worked as CEO of Tax Advisory Services for KPMG Hadibroto Indonesia and was a member of the Indonesian Association of Public Accountants, International Fiscal Association & Center for Fiscal and Monetary Studies. Previously he served as President of the ASEAN Federation of Accountants. He obtained his bachelor's degree in Accounting from the University of Indonesia and a Master of Science in Accounting from the University of Toledo, USA.

Etty Retno Wulandari
Anggota
Member

Etty Retno Wulandari menjadi anggota Komite Audit sejak 1 Desember 2008 menggantikan Ahmadi Hadibroto. Beliau saat ini mejabat sebagai Kabag Standar Akuntansi dan Pemeriksaan Bapepam-LK. Beliau meraih gelar Sarjana Akuntansi dari STAN; MBA di bidang Corporate Accounting and Finance dari University of Rochester, NY, AS; Ph.D di bidang Accounting dari Nanyang Technological University, Singapore.

Etty Retno Wulandari has been a member of the Audit Committee since 1 December 2008, succeeding Ahmadi Hadibroto. Presently she is the Division Head for Accounting and Audit Standards of Bapepam-LK. She obtained her Accounting Degree from STAN, an MBA in Corporate Accounting and Finance from the University of Rochester, NY, USA, and a PhD in Accounting from Nanyang Technological University, Singapore.

Sally Salamah
Anggota
Member

Sally Salamah telah menjadi anggota Komite Audit sejak Oktober 2007 dan mengakhiri tugasnya pada 1 Maret 2008. Beliau merupakan ahli akuntansi dan keuangan dengan pengalaman khusus di bidang evaluasi dan pengembangan Tata Kelola Perusahaan pada berbagai BUMN ternama seperti Pertamina, Indofarma, Peruri, Pusri, BRI, BNI, Petrokimia Gresik dan Pindad. Sebelumnya beliau menjabat sebagai anggota Komite Audit PT Jakarta Propertindo. Beliau meraih gelar Master of Professional Accounting dari University of Queensland, Brisbane, Australia pada tahun 1999 dan masih aktif sebagai dosen di Universitas Trisakti.

Sally Salamah was a member of Audit Committee from October 2007 to 1 March 2008. She is an accounting and financial expert with specialized experience in the evaluation and development of Corporate Governance at various renown State-Owned Enterprises, such as Pertamina, Indofarma, Peruri, Pusri, BRI, BNI, Petrokimia Gresik and Pindad. Previously she had been an Audit Committee member with PT Jakarta Propertindo. She obtained her Master's of Professional Accounting from the University of Queensland, Brisbane, Australia in 1999 and is still active as a lecturer at Trisakti University.

Farida Astuti
Anggota
Member

Farida Astuti menjadi anggota Komite Audit sejak 1 April 2008 menggantikan Sally Salamah. Beliau saat ini menjabat sebagai AVP Corporate Secretary PT Perusahaan Pengelola Aset. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Senior Manager, Team Leader pada Internal Audit Division PT PPA; AVP Team Leader pada Internal Audit Division-BPPN; Government Auditor–BPKP. Beliau meraih gelar Sarjana Akuntansi dari STAN; MBA, di bidang Finance dari Cleveland State Unversity, Ohio, AS.

Farida Astuti has been a member of the Audit Committee since 1 April 2008, succeeding Sally Salamah. Presently she serves as AVP Corporate Secretary of PT Perusahaan Pengelola Aset (PPA). Previously she was the Senior Manager and Team Leader for the Internal Audit Division of PT PPA, AVP Team Leader at the Internal Audit Division-BPPN, and a Government Auditor at BPKP. She holds a bachelor's degree in Accounting from STAN and an MBA in Finance from Cleveland State University, Ohio, USA.

Internal Audit

Sri Mulyati
Vice President Internal Audit

Sri Mulyati menjabat sebagai VP Internal Audit sejak Mei 2000. Beliau sebelumnya merintis karir di Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan sejak tahun 1984 dengan posisi terakhir sebagai Kepala Seksi Pengawasan Kontraktor Minyak Asing. Lulusan Universitas Airlangga Surabaya, jurusan Ekonomi Akuntansi pada tahun 1982 ini telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan di bidang akunting dan Audit dari berbagai institusi di dalam dan luar negeri.

Sri Mulyati has served as VP Internal Audit since May 2008. Prior to joining Garuda Indonesia, she worked at the Financial Supervisory Agency since 1984, ending her term there as the Section Head of Foreign Oil Contractor Supervision. She graduated from the Faculty of Economics at Airlangga University in Surabaya in 1982 and has attended various courses and training programs in accounting and auditing by both local and foreign institutions.

Profil Manajemen • Management Profile

Komite Kebijakan CG • CG Policy Committee

Wendy Aritenang
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.

Completed Profile refers to Board of Commissioners Profile section.

Baitul Ihwan
Anggota
Member

Baitul Ihwan, telah menjadi Komite Kebijakan CG sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Kepala Bagian Hukum Ditjen Perkeretaapian. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Kasi Bimbingan Pengemudi, Subdit Keselamatan, Dit.LLAJ, Ditjen Hubdat; Kasie Angkutan Penumpang, Subdit angkutan, Dit.LLAJ, Ditjen Hubdat; Kasie Angkutan Barang, Subdit Angkutan, Dit.LLAJ, Ditjen Hubdat. Beliau meraih gelar Sarjana Hukum di Semarang; Magister Hukum Tansportasi dari Universitas De Droit, Perancis.

Baitul Ihwan has been the member of the CG Policy Committee since November 2008. Presently he is the Legal Division Head at the Railway Directorate General. His previous positions included Section Head of Driver Instructions; Head of Safety Sub-Directorate; Traffic & Road Directorate; Directorate General for Land Transportation; Passenger Transportation Section Head, Land Transportation Directorate; Cargo Transportation Section Head, Public Transportation Sub-Directorate, Traffic & Road Directorate, Land Transportation Directorate General. He obtained his Bachelor of Law in Semarang and Magister in Transportation Law from De Droit University in France.

G. Suprayitno
Anggota
Member

G. Suprayitno, telah menjadi anggota Komite Kebijakan CG sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Konsultan Klinik GCG Kadin, Sekretaris Eksekutif Penyelenggaraan Program DPPK, Anggota Komite Remunerasi dan Nominasi, serta Komite Manajemen Risiko PT Semen Baturaja. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Ketua Tim konsultan Pengembangan SDM PT IGLAS, Ketua Tim Pembentukan Sistem Manajemen SDM Akademik dan Non Akademik berbasis Kompetensi dan Kinerja ITB, Anggota Tim konsultan PT PLN, Anggota Tim konsultan PT Indonesia Power. Beliau meraih gelar Sarjana Mekanisasi Pertanian dari IPB; Magister Manajemen dari Sekolah Tinggi Manajemen Labora; Doktor Teknik dan Manajemen Industri dari ITB.

G. Suprayitno has been a member of the CG Policy Committee since November 2008. Presently he is a consultant for the GCG Clinic at the Indonesian Chamber of Commerce and Industry (Kadin), Executive Secretary of DPPK Program Implementation, and a member of the Remuneration and Nomination Committee and Risk Management Committee of PT Semen Baturaja. Previously he served as the consulting Team Head for HR Development at PT IGLAS, Head of the Development Team for competency and performance based Academic and Non-Academic HR Management System at ITB, and a member of the consulting team at PT Indonesia Power. He obtained his bachelor's degree in Agriculture Mechanization from IPB, Magister in Management from Labora Management School, and Doctorate in Technical and Industry Management from ITB.

Komite Kebijakan Risiko • Risk Policy Committee

Sahala Lumban Gaol
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.

Completed Profile refers to Board of Commissioners Profile section.

Asril Fitri Syamas
Anggota
Member

Asril Fitri Syamas, telah menjadi Komite Kebijakan Risiko sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Researcher on Directorate of Industrial Infrastructure, Deputy for Industrial Analysis, BPPT; Board of Director/Chairman of Board of Director IPTN North America Inc. Seattle, AS. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Chief of Team Selection, Monitoring, Evaluation of Research Program in Deputy of Industrial Technology and Engineering Development, Komisaris PT IPTN; Asisten Presiden Direktur PT BPIS; Komisaris/Presiden Komisaris PT Nusantara System International; Senior Executive Vice President (Director of Finance) PT IPTN; President Commissioner IPTN Europe Gmbh, Hamburg, Jerman; Vice President for Finance PT IPTN; Seconded pada Kementerian Koordinator Bidang Ekonomian, Keuangan dan Industri sebagai Asisten untuk Asisten Menteri bidang Perindustrian, Pertambangan dan Energi. Beliau meraih gelar Sarjana Teknik Elektro dari Universitas Indonesia, Master di bidang Technological Economics dari University of Stirling, Inggris.

Asril Fitri Syamas has been a member of the Risk Policy Committee since 2008. Presently he is a Researcher at the Directorate of Industrial Infrastructure, Deputy for Industrial Analysis, BPPT; and a member/Chairman of the Board of Directors for IPTN North America Inc. Seattle, USA. Previously he was the Chief of Team Selection, Monitoring and Evaluation for the Research Program in Industrial Technology and Engineering Development; Commissioner of PT IPTN; Assistant to the President Director of PT BPIS; Commissioner/President Commissioner of PT Nusantara System International; Senior Executive Vice President (Director of Finance) of PT IPTN; President Commissioner of IPTN Europe Gmbh, Hamburg, Germany; Vice President of Finance for PT IPTN; seconded to the Coordinating Ministry for Economy Finance and Industry as Assistant to the Ministerial Assistant for Industry, Mining and Energy. He obtained his bachelor's degree in Electrical Engineering from the University of Indonesia and Technological Economics from University of Stirling, United Kingdom.

Profil Manajemen • Management Profile

Komite Kebijakan Risiko • Risk Policy Committee

Lily Rosilawaty Sihombing
Anggota
Member

Lily Rosilawaty Sihombing, telah menjadi anggota Komite Kebijakan Risiko sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Deputy Senior Manager PT Perusahaan Pengelola Aset (PPA). Sebelumnya beliau menjabat sebagai Seconded dari PPA pada Sekretariat untuk Menteri Keuangan Republik Indonesia, Manager PT PPA, Manager IBRA, Operations Group ASPAC Bank, National Committee of Asia APEC, Marketing Executive for Cakrawala Tours & Travel. Beliau meraih gelar Diploma Akuntansi dari Universitas Perbanas, Sarjana Akuntansi dari Universitas YAI, Master Business Administration dari La Trobe University, Melbourne.

Lily Rosilawaty Sihombing, has been the member of the Risk Policy Committee since 2008. Presently she is the Deputy Senior Manager of PT Perusahaan Pengelola Aset (PPA). She was Seconded from PT PPA to the Secretariat for the Indonesian Minister of Finance; Manager of PT PPA, Manager of IBRA, Operations Group of ASPAC Bank, National Committee of Asia APEC, Marketing Executive for Cakrawala Tours & Travel. She obtained an Accounting Diploma from Perbanas University, a bachelor's degree in Accounting from YAI University and an MBA from La Trobe University, Melbourne.

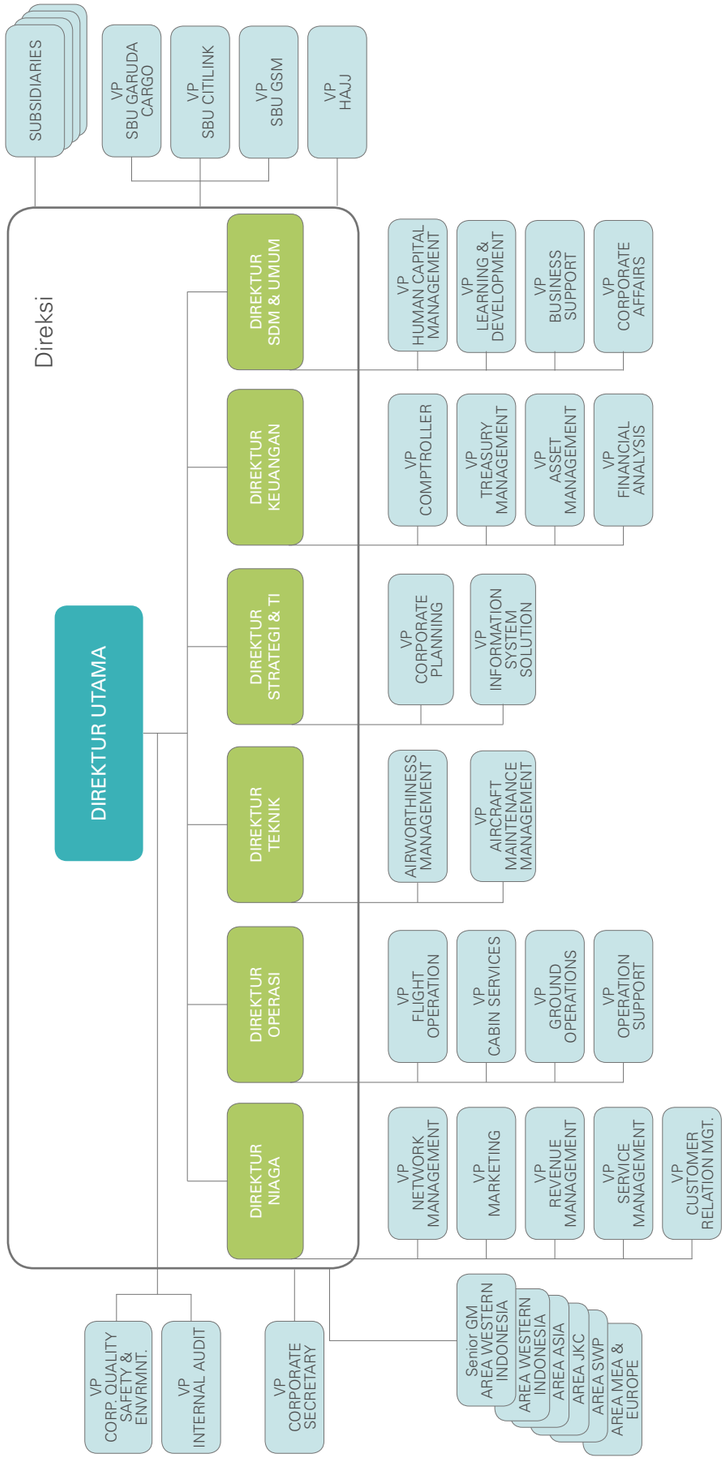
Sekretaris Perusahaan • Corporate Secretary

Pujobroto
Vice President Corporate Secretary

Pujobroto menjabat sebagai Vice President Corporate Secretary PT Garuda Indonesia (Persero) sejak tahun 2007. Sebelumnya, beliau menjabat VP Corporate Communication sejak tahun 1998 hingga 2007, dan berbagai posisi lain di Garuda Indonesia dari tahun 1988 hingga 1998. Sebelum bergabung dengan Garuda Indonesia, Pujobroto bekerja di Indo-PR, konsultan public relations. Pujobroto menyelesaikan studi dan meraih gelar Master of Art di bidang Public Relations dari Pittsburg State University, USA dan gelar S1 dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia, pada tahun 1987.

Pujobroto was appointed as Vice President Corporate Secretary of PT Garuda Indonesia (Persero) in 2007. Previously he served as Vice President Corporate Communications from 1998 to 2007, and various positions at Garuda Indonesia from 1988 to 1998. Prior to joining Garuda Indonesia, Pujobroto worked at Indo-PR, a public relations consultant. Pujobroto completed his studies and was awarded a Master of Arts in Public Relations from Pittsburg State University, USA and obtained his bachelor degree from Faculty of Social and Political Studies, University of Indonesia in 1987.

Struktur Organisasi • Organization Structure



Pejabat Senior • Key Personnel

Vice President	
Agus Wahjudo	VP Asset Management
Batara Silaban	VP Aircraft Maintenance Management
Heriyanto Agung Putra	VP Business Support
Iche Yunita Herdiana P	VP Cabin Services
Insan Nur Cahyo	VP Comptroller
M. Fajar Siddik	VP Corporate Affairs
Setyo Awibowo	VP Corporate Planning
Pujobroto	VP Corporate Secretary
Nicodemus P. Lampe	VP Customer Relation Management
Ari Suryanta	VP Financial Analysis
Suhasril Samad	VP Flight Operation
Novianto Herupratomo	VP Corp Quality, Safety & Envrmnt
Achmad Prasetyadi	VP Ground Operations
Hady Syahrean	VP Hajj
M. Yanuar	VP Human Capital Management
M. Ismed Arifin	VP Information System
Sri Mulyati	VP Internal Audit
Toga Jaya Siahaan	VP Learning & Development
Prijastono Purwanto	VP Marketing & Product Strategy
Risnandi	VP Network Management
Dibyo Dwiatmodjo	VP Operation Development & Support
Sakib Nasution	VP Airworthiness Management
Devi Yanti	VP Revenue Management
Joseph Adrian Saul	VP SBU Citilink
Arjo Kartiko Bardijan	VP SBU Garuda Cargo
Ichwan Zulhidzaan	VP SBU Garuda Sentra Medika
Airvin Hardani	VP Service Management
Albert Burhan	VP Treasury Management
Proyek Project	
Prasetyo A.W. Fajari	Executive Project Manager Penyediaan Pesawat Terbang
Handrito Harjono	Executive Project Manager Restrukturisasi Hutang
Budiyanto	Executive Project Manager Pembangunan Kantor Pusat
Pionir Harapan	Executive Project Manager Enterprise Risk Management
Area Management	
Iswandi Said	Senior GM Area Asia
Suranto	Senior GM Area Eastern Indonesia
Faik Fahmi	Senior GM Area Japan Korea China
Nasrizal	Senior GM Area Middle East & Europe
Poerwoko Soeparyono	Senior GM Area South West Pacific
Muhammad Arif Wibowo	Senior GM Area Western Indonesia

Cabang Branch	
Fredrik Kasiepo	General Manager Ampenan
Jubi Prasetyo	General Manager Balikpapan
Banjari Suhardi	General Manager Banda Aceh
Setya Budhi	General Manager Bandung
Bambang Sunan	General Manager Bangkok
Piktor Sitohang	General Manager Banjarmasin
Sukamdo	General Manager Batam
Pikri Ilham Kurniansyah	General Manager Beijing
Rosyinah	General Manager Biak
Syahrul B. Taher	General Manager Darwin
Bagus Y.Siregar	General Manager Denpasar
Yakub Bani	General Manager Guangzhou
Dicky Daryanto	General Manager Hongkong
Cemerlang	General Manager Jayapura
Joseph Dajoe K. Tendean	General Manager Kualalumpur
Shidiki Iribian	General Manager Manado
Muchwendi	General Manager Medan
Husein Sjarif.P	General Manager Melbourne
M. Riza Perdana Kusuma	General Manager Nagoya
Asa Perkasa	General Manager Osaka
Emus H. Mustofa	General Manager Palangkaraya
Erwin Suharja	General Manager Padang
Rismondari	General Manager Palembang
Bobby Achmad Roesyandi	General Manager Pekanbaru
Ohoiwutun Wilhelmus	General Manager Pontianak
Iskandar Basro	General Manager Perth
Poernomo Hadi	General Manager Saigon
Parmahan K.P. R.	General Manager Semarang
Ryanto Adi Winarso	General Manager Seoul
Syamsuddin Jusuf Souib	General Manager Shanghai
Muller Simanjuntak	General Manager Soekarno-Hatta Airport
Mochamad Taufan Hidayat	General Manager Solo
Syamsul Adnan	General Manager Timika
Mohammad Azhar	General Manager Makassar
Triatmojo.S	General Manager Yogyakarta

Armada • Fleet

BOEING 747-400

Jumlah Number in Fleet: 3 Pesawat Aircraft
Mesin Engines: GE CF6-80C2B1F
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 990 kph
Jangkauan Range: 14,180 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 42* + 386** = 428
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 16

AIRBUS A330-300

Jumlah Number in Fleet: 6 Pesawat Aircraft
Mesin Engines: RR Trent 768
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 330 knots (0.82 mach)
Jangkauan Range: 4,500 miles
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 42* + 251** = 293
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 12

BOEING 737-800 NG

Jumlah Number in Fleet: 4 Pesawat Aircraft
Mesin Engines: L CFM56-7 B
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 853 Kmph
Jangkauan Range: 5.425 Km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 12* + 144**
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 6

BOEING 737-400

Jumlah Number in Fleet: 20 Pesawat Aircraft
Mesin Engines: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph
Jangkauan Range: 3,515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 14* or 16* + 120** = 134 or 136
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5

BOEING 737-300

Jumlah Number in Fleet: 16 Pesawat Aircraft
Mesin Engines: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph
Jangkauan Range: 3,515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 16* + 94** = 110
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5

BOEING 737-500

Jumlah Number in Fleet: 5 Pesawat Aircraft
Mesin Engines: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: 840 kph
Jangkauan Range: 3,515 km
Kapasitas Kursi Seat Capacity: 12* + 84** = 96
Kru Crew: Cockpit 2, Cabin 5

* Kelas Executive Executive Class
** Kelas Economy Economy Class

Alamat Kantor Cabang • Branch Office

Garuda Indonesia Offices		Phone	Facsimile
AUSTRALIA			
Adelaide	101 Currie St, Adelaide SA 5001	(61-08) 82312636	(61-08) 82311912
Brisbane	Level 3, 340 Adelaide Street, Brisbane QLD 4000	Toll Free 1300365330 (61-07) 38350400	(61-07) 38350433
Darwin	9-11 Cavenagh Street, Darwin NT 0800	(61-08) 89816422	(61-08) 89815408
Melbourne	Level 1, 30 Collins Street Melbourne VIC 3000, Australia	(61-03) 86630222	(61-03) 96501731
Perth	Level 6, 40 the Esplanade, Wesfarmers House, Perth W.A. 6000	(61-08) 92145100	(61-08) 93218796
Sydney	Level 6, 55 Hunter Street, Sydney NSW 2000	(61-02) 93349900	(61-02) 92232216
CHINA			
Beijing/BJS	RM 1902 19F, Kuntai International Mansion Y/12, Chaowai Avenue, Chaoyang District, Beijing 100020	(86-10) 58797699 for reservation/ticketing offices iso (86-10)58790984	(86-10) 58790784
CAN/Guangzhou Rm	1101-1102, Asia International Hotel, 326 Section 1, Huanshi Dong Road,Guangzhou 510060	(86-20) 61206999	(86-20) 61206222
SHA/Shanghai	Unit A 10/F, East Ocean Centre, West Wing, 618 Yanan Road East, Shanghai 200001	(86-21) 53855399 iso 53855398	(86-21) 53855339 iso 53855337
GERMANY			
Frankfurt	Grosse Bockenheimer Strasse 15 60313 Frankfurt	(4969) 21658957	(4969) 21658958
HONG KONG			
Hong Kong	Room 1501-1505, Dah Sing Financial Center, 108 Gloucester Road	(8-52) 25229071	(85-2) 28455021
INDONESIA			
* Ampenan	Jl. Pejanggik No.42-44 Mataram-Lombok, NTB	(62-370) 638259, 649999	(62-370) 637951
* Balikpapan	Adika Hotel Bahtera, Jl. Jend. Sudirman No. 2, Balikpapan 76132	(62-542) 425756 (62-542) 422301	(62-542) 735194
* Banda Aceh	Gedung Ex. Bapindo, Jl. Teungku H.M. Daud Beureuh, No. 9, Banda Aceh	(62-651) 318811 (62-651) 21555 ext 102	(62-651) 27733
* Bandung	Gd. Anex Graha Bumi Putra Jl. Asia Afrika No. 141-149	(62-22) 4209468 (62-22) 4217747	(62-22) 4209467
* Banjarmasin	Gd. Garuda Indonesia, Lt. 2 Jl. MH Hasanuddin No. 31	(62-511) 52730 (62-511) 59065/66 ext 17	(62-511) 59063
* Batam	Goodway Hotel, Jl. Imam Bonjol, Nagoya	(62-778) 452514, 458620	(62-778) 452516
* Bekasi	Hotel Horison Bekasi Jl. Raya Kalimalang PO Box 223	(62-21) 8866928	(62-21) 8866929
* Biak	Jl. Jend. Sudirman No.3, Biak, Papua 98112	(62-981) 25737/67	(62-981) 25777
* Bogor	Botani Square Ground Floor 12 Jl. Raya Pajajaran, No. 32, Bogor 16127	(62-251) 356747 (62-251) 324259	(62-251) 356737
* Bukittinggi	Jl. Panorama No. 2	(62-752) 626737	(62-752) 626747
* Cirebon	Grage Mall - B.01, Jl. Tentara Pelajar	(62-231) 223010	(62-231) 223046
* Denpasar	Gedung Garuda Indonesia Jl. Sugianyar No. 5, Denpasar Garuda Indonesia, Sanur Beach Hotel, 2nd Floor, Jl. D. Tamblingan, Sanur Garuda Indonesia, Hotel Kuta Paradisso	(62-361) 232626 (62-361) 254747 (62-361) 287915	(62-361) 233124 (62-361) 226298 (62-361) 287928
* Jakarta	Jl. Kartika Plaza, Kuta Ngurah Rai Airport, Domestic Departure Terminal Garuda Indonesia Service Center Bali Collection Unit A2-A4, kawasan BTDC, Nusa Dua	(62-361) 751179 (62-361) 768392 (62-361) 751177 (62-361) 770747	(62-361) 751179 (62-361) 751177 (62-361)770174
* Jakarta	Gedung Garuda Indonesia Lt. 1 Jl. Gunung Sahari Raya No. 52 Wisma Dharmala Sakti, Jl. Jend. Sudirman Kav. 32 Gedung Kementrian BUMN, Jl. Medan Merdeka Selatan No. 13, Jakarta 10110 Hotel Lee Grandeur, Jl. Arteri Mangga Dua Raya, Jakarta 10730 Dharmawangsa Square, The City Walk Ground Floor, Blok 57, Jl. Dharmawangsa VI & IX No. 54 Puskopal TNI-AL Jl. Raya Hankam, Cilangkap Menara Bidakara Jl. Gatot Subroto Kav. 70-73 Graha Rekso Building Ground Fl, Jl. Bulevar Graha Bumi Modern, Jl. Basuki Rachmat 106-128	(62-21) 4223721 (62-21) 6256777 ext. 5201/5701 (62-21) 6599211 (62-21) 2512237 (62-21) 2512286/88 (62-21) 2310082 (62-21) 2311817 (62-21) 6127749 (62-21) 72788364 (62-21) 8712685 (62-21) 83700820 (62-21) 83700821	(62-21) 4223722 (62-21) 2512236 (62-21) 2311679 (62-21) 6127751 (62-21) 72788317 (62-21) 8712686 (62-21) 83700823 (62-31) 5342324 (62-31) 5321525
* Timika	Jl. Budi Utomo No.8 A Timika-99910	(62-901) 324100, 324200	(62-901) 324090
* Yogyakarta	Hotel INNA Garuda Indonesia Jl. Malioboro No. 60	(62-274) 558473 (62-274) 487882	(62-274) 5584737
CALL CENTER		0 804 1 807 807 (62-21) 23519999	
JAPAN			
Fukuoka	Kamiyo Hakata Bldg 1F, 1-2-5,Hakata Ekimae, Hakata-Ku, Fukuoka-shi, Fukuoka 812-0011	(81-92) 4528290	(81-92) 4811980
Nagoya	Nagoya Hirokoji Bldg, 7F, 2-3-1 Sakae Naka-Ku, Nagoya-shi, Aichi, 460-0008	(81-52) 2224771	(81-52) 2224429
Osaka	OCAT Bldg 3F, 1-4-1 Minato-machi Naniwa-ku, Osaka-shi, 556-0017	(81-6) 66353222	
Tokyo	New Tokyo Bldg. 1F, 3-3-1 Marumouchi, Chiyoda-Ku, Tokyo 100-0005	(81-3) 32406161 (81-3) 32406171	(81-3) 32406180
KOREA			
Seoul	#1003, Leema Building, 146-1, Susong-dong, Jongno-gu, Seoul 100-755, Korea	(82-2) 7732092/3/4/5 Toll Free (82-80) 7732092	(82-2) 3190096
Incheon Airport	#2315, Passenger Terminal, Incheon International Airport, Incheon City 400-715, Korea.	(82-32) 7441990	(82-32) 7441995
MALAYSIA			
Johor Bahru	Ground Floor, Selesa Tower, Jl. Dato Abdullah Tahir / Jl Tebrau, 80300, Johor Bahru	(6-07) 3350680	(6-07) 3350679
Kuala Lumpur	Suite 19.03, Level 3, Menara Citibank Jalan Ampang 50450, Kuala Lumpur	(60-3) 21624377	(60-3) 21624360
Penang	LOT No.G.05A, CHOO Plaza No. 41,Lorong Aboo Sittee Lane 10400 Pulau Pinang	(6-04) 2295001	(6-04) 2296202

Alamat Kantor Cabang • Branch Office

Garuda Indonesia Offices		Phone	Facsimile
NETHERLANDS			
Amsterdam	Brachthuijzerstraat 4-8, 1075 EN Amsterdam	(31-20) 5502600	(31-20) 5502666
SAUDI ARABIA			
Dammam	Al Dossary Towers, Dhahran Street	(96-03) 8654800	
	Al Khobar	(96-03) 8654900	(96-03) 8645221
Jeddah	1st Fl, No. 25-26, City Centre,	(96-62) 6656121	
	Medina Rd, P.O. Box 52025	(96-62) 6658730	(96-62) 6655180
Riyadh	Olaya Commercial Area, Ibrahim Al Musa Bldg, Behind Kingdom Tower	(966-01) 4660922	
	P.O Box 66307, Riyadh 11576	(966-01) 4660955	(966-01) 2934495
SINGAPORE			
Singapore	101 Thomson Road Hex 12-03	(65) 62502888/62505666	
	United Square, Singapore 307591	(65) 621004000	(65) 62536196
TAIWAN			
Taipei	6th Floor, No. 80, Chien Kuo Rd, Taipei	(88-62) 25072300	(88-62) 25072349
THAILAND			
Bangkok	1168/77 Lumpini Tower, 27th Floor	(66-2) 6797369/71-2	
	Rama IV Rd, Thungmahamek, Sathorn	(66-2) 28564703	(66-2) 2856474
UNITED KINGDOM			
London	187-193 Great Portland St, London WIW 5PR	(44-20) 74678661	(44-20) 74678606

General Sales Agent (GSA)		Phone	Facsimile
BANGLADESH	RENAISSANCE		
Dhaka	Jahangir Tower, 5th Floor, 10, Kazi Nazrul IslamAvenue, Karwan Bazar, Dhaka 1215	(880-2) 9125792-6	(880-2) 8115978, 8115228
BELGIUM	AIR AGENCIES BELGIUM & LUXEMBOURG		
	Vilvoordelaan 153a B-1930 Zaventem	(32-0) 27126435	(32-0) 27214585
CANADA	AIR WORLD INC.		
Toronto	1235 Bay Street, Suite 801,Toronto M5R3K4	(416) 9243175	(416) 9720185
Vancouver	1166 Alberni Street, Suite 1406, Vancouver V6E3Z3	(604) 6897479	(604) 6818953
FRANCE	AVIAREPS 11, Rue Auber 75009 Paris	(33-1) 53437914	(33-1) 53437919
INDIA	SMD TRAVEL CORPORATION		
	Mumbai 3, Tulsiani Chambers, Nariman Point, Mumbai 400 021	2886247/8	230614
ITALY	CIMAIR s.r.l. HeadOffice Address:		
Firenze	Via Pratese, 99, 50145	(39-055) 3371242	(39-055) 3371219
Milano	Via Algarotti, 4, 20124	(39-02) 6679121	
Napoli	Via Incoronata, 20/27, 80133	(39-081) 5512404	(39-081) 5518529
Rome	Via L. Bissolati, 54, 00187	(39-06) 4204531	(39-06) 4973483
Venezia	Airoporto Marco Polo, Viale Brogilo, 8 - 30030	(041) 2698250	(041) 2698260
NETHERLANDS	AIR AGENCIES HOLLAND		
	Rotterdam Rotterdam Airportplein 20, 3045 AP Rotterdam	(31-10) 2083696	(31-10) 2083699
PHILIPPINES	AIRESOURCES, INC.		
Manila	Lower Lobby, Century Park. Hotel P. Ocampo Sr. cor Adriatico Sts. Malate, Manila 1004	(63-2) 5238581-88	(63-2) 5260126

General Sales Agent (GSA)		Phone	Facsimile
QATAR	CONTINENTAL		
Doha	Building Office No. 3 Thani Bin Abdulla Commercial Complex C Ring Road-VIP or clock round about Doha–Qatar	(974) 4622122	(974) 4620015
SAUDI ARABIA	NATIONAL FLIGHT SERVICE		
Jeddah	City Centre-Madina Road, P.O. Box 52025 Jeddah 21536 - Kingdom of Saudi Arabia	(966-2) 6632666	(966-2) 6637732
U.S.A	AIR WORLD INC.		
California	16250 Venture Boulevard-Suite 310 Encino California, 91436-2211	(818) 9907083	(818) 501 2098
Chicago	401 North Michigan Avenue #865 Chicago 60611	(312) 3290053	(312) 8220048
Texas	3050 Post Oak Boulevard, Suite 1320, Houston 77056, Texas	(713) 8771942	(713) 6261905
New York	Empire State Building 350 Fifth Avenue, Suite 1421, New York 10118	(212) 2790756	(212) 2796602
UNITED ARAB EMIRATES	ABU DHABI TRAVEL BUREAU		
Abu Dhabi	P.O. BOX: 278 Maidan Al Itihad Street Abu Dhabi - U.A.E	00971-02-6338711	00971-02-6346020
Dubai	SHARAF TRAVEL Near Burjuman Centre, P.O. BOX: 21593, Khalid Bin Waleed Street, Bur Dubai - U.A.E	00971-02-3976161	00971-02-3975377
UNITED KINGDOM	Flight Directors Scheduled Services Ltd. Flighthouse FernhillRoad Horley Surrey RH6 9SY	(44-20) 74678640	(44-870) 2402208
VIETNAM	TRANSVIET		
Ho Chi Minh City	3F Travel House, 170-172 Nam Ky Khoi Nghia Dist. 3, Ho Chi Minh City	(84-8) 9 330 777	(84-8) 930 2928

Daftar Istilah • Glossary

Istilah	Singkatan	Keterangan
Available Seat Kilometer	ASK	Jumlah kursi yang tersedia pada setiap segmen penerbangan (*sector; flight stage; leg*) dikalikan dengan panjang segmen, kilometer yang diterbangi. Pada nomor penerbangan yang memiliki lebih dari satu segmen penerbangan, hasil-hasil perkalian kursi dan jarak pada tiap-tiap segmen dijumlahkan Jarak diantara dua bandar udara suatu segmen penerbangan adalah *great circle distance*, jarak terdekat teoritis diantara dua titik di muka bumi. The number of available seats on each flight segment (sector; flight stage; leg) multiplied by the length of the flight segment, kilometers flown. If the flight route has more then one flight segment (flight stage), ASK is the result of the number of seats multiplied by the distance of each flight segment (total distance between two airports), the total distance of the flight route is the great circle distance, theoretically the nearest distance between two points on the earth's surface.
Available Tonnes per Kilometer	ATK	Kapasitas berat dari pesawat untuk mengangkut muatan yang memberi pendapatan - penumpang, bagasi, kargo, dan barang pos-dikalikan dengan panjang kilometer yang diterbangi. Hasil perkalian antara jumlah tonase dari kapasitas yang disediakan untuk membawa penumpang serta barang dan jarak tempuh penerbangan. Capacity of aircraft to carry revenue load - passengers, baggage, cargo and post - multiplied by kilometers flown. The result between the tonnage of the available capacity to carry passengers and freight and the distance of the flight.
Load Factor; Overall Load Factor, Weight Load Factor	LF; OLF; WLF	Jumlah muatan yang diangkut sebagai suatu persentase dari kapasitas yang tersedia untuk dijual. Berat penumpang yang diangkut diasumsikan termasuk bagasi yang dibawa. Revenue Tonne Kilometers x100% Available Tonne Kilometers The amount of load flown as a percentage of the available capacity for sale. The weight of the passengers flown is assumed to include the baggage carried. Revenue Tonne Kilometers x100% Available Tonne Kilometers
Passenger Load Factor; Pax Load Factor; Seat Load Factor	PLF; SLF	Jumlah penumpang yang membayar (*revenue passenger*) yang diangkut sebagai suatu persentase dari kursi yang tersedia. Revenue Passenger Kilometers x100% Available Seat Kilometers The number of revenue passengers flown as a percentage of the available seats. Revenue Passenger Kilometers x100% Available Seat Kilometers

Daftar Istilah • Glossary

Istilah	Singkatan	Keterangan
Revenue Passenger Kilometer; Revenue Pax Kilometer; Pax Kilometer Flown;	RPK	Jumlah penumpang yang membayar (*revenue passenger*) pada setiap segmen penerbangan (*sector; flight stage*) dikalikan dengan panjang segmen – kilometer yang diterbangi – dan hasilnya dijumlahkan pada nomor penerbangan yang mempunyai lebih dari satu segmen penerbangan. Volume penjualan layanan penumpang. The number of revenue passengers in each flight segment (sector; flight stage) multiplied by the length of the segment - kilometers flown – and the result is added to the Flight Number with more than one flight segment. Total revenue passengers carried.
Revenue Tonne Kilometers; Revenue Ton Kilometers; Load Tonne Kilometers	RTK	Keseluruhan tonase yang menyumbang pendapatan (*revenue loads*) yang diangkut pada setiap segmen penerbangan dikalikan dengan jarak tempuh segmen tersebut. Ukuran keluaran (volume) yang terjual. Total revenue loads carried on each flight route multiplied by the distance flown in the flight leg. Total of freight volume sold.
Unit Passenger Revenue	-	Jumlah pendapatan bersih dari penumpang dibagi dengan ASK. Harga jual rata-rata tiket penumpang dengan memperhitungkan keseluruhan kursi disediakan/ pax load factor. Pendapatan bersih penumpang adalah pendapatan dari penjualan tiket penumpang dan tiket bagasi lebih yang telah diterbangkan dikurangi potongan harga (*discount*). Total net revenues from passengers divided by ASK. The average selling price of passenger tickets with consideration to all seats available/pax load factor. Net passenger revenues are the revenues from sales of tickets for passengers and revenue from excess baggage flown deducted by discounts provided.
Yield; Passenger Yield	-	Jumlah pendapatan bersih dari penumpang dibagi dengan RPK. Harga jual rata-rata tiket penumpang per kilometer yang diterbangi dengan mengabaikan kursi yang tidak terjual. Pendapatan bersih penumpang terdiri atas pendapatan dari penjualan tiket penumpang dan tiket bagasi lebih yang telah diterbangkan dikurangi potongan harga (*discount*). Total net revenues from passengers divided by RPK. The average selling price of passenger tickets per kilometer flown, disregarding unsold seats. The net passenger revenue consist of revenues from sales of tickets of passengers and revenue from excess baggage flown deducted by discounts provided.

Laporan Tahunan 2008 Annual Report

Garuda Indonesia

Head Office
Jalan Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110
Indonesia
Tel 62 21 231 1355
Fax 62 21 231 1223

Corporate Secretary
Garuda Indonesia Management Building
Soekarno-Hatta International Airport
Cengkareng 19120
Indonesia
Tel 62 21 5591 5643
Fax 62 21 5591 5620
Email : corpsec@garuda-indonesia.com

www.garuda-indonesia.com